COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 23.5.2008
COM(2008) 316 final

2008/0100 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor

(prezentată de Comisie)

{SEC(2008) 1908}
{SEC(2008) 1909}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Motivele și obiectivele propunerii**

Obiectivul propunerii este stabilirea unor norme armonizate privind construcția de autovehicule în scopul de a asigura funcționarea pieței interne și, în același timp, furnizarea unui nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului.

Propunerea este menită să îmbunătățească siguranța vehiculelor prin cerința echipării obligatorii cu anumite dispozitive de siguranță avansate. Propunerea este menită, de asemenea, să îmbunătățească performanța vehiculelor în materie de protecție a mediului prin reducerea nivelului de zgomot rutier și a emisiilor de CO2 provenite de la anvelope.

În sfârșit, propunerea contribuie la competitivitatea industriei autovehiculelor prin simplificarea legislației existente privind omologarea de tip pentru siguranță a vehiculelor, îmbunătățind transparența și micșorând povara administrativă.

- **Context general**

Cerințele tehnice pentru omologarea autovehiculelor cu privire la numeroase elemente de siguranță și de mediu au fost armonizate la nivel comunitar pentru a se evita cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță rutieră și protecție a mediului pe întreg teritoriul Comunității.

Sunt disponibile în prezent noi tehnologii care pot să îmbunătățească substanțial siguranța vehiculelor (de exemplu sisteme electronice de control al stabilității) sau să reducă emisiile de CO2 (de exemplu pneuri cu rezistență scăzută la rulare). Cercetările au arătat că beneficiile ar fi semnificative dacă astfel de tehnologii ar fi introduse ca standard pentru noile vehicule. Stabilirea de cerințe obligatorii comune ar preveni, de asemenea, fragmentarea pieței interne care ar putea apărea din cauza apariției unor standarde de producție diferite între statele membre.

Comisia, în Comunicarea sa cu privire la „Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI”[1] a salutat recomandarea din raportul CARS 21[2] de a simplifica întregul cadru actual de reglementare pentru omologarea vehiculelor. Urmând această recomandare, propunerea simplifică semnificativ legislația de omologare, înlocuind 50 de directive de bază (și în jur de 100 de directive de modificare legate de acestea) în domeniul siguranței și anvelopelor autovehiculelor cu un singur regulament al Parlamentului și al Consiliului.

---

1 COM(2007) 22

2 CARS 21, *un sistem competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI: ISBN 92-79-00762-9.*

- **Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii**

Directiva 70/221/CEE a Consiliului, Directiva 70/222/CEE a Consiliului, Directiva 70/311/CEE a Consiliului, Directiva 70/387/CEE a Consiliului, Directiva 70/388/CEE a Consiliului, Directiva 71/320/CEE a Consiliului, Directiva 72/245/CEE a Consiliului, Directiva 74/60/CEE a Consiliului, Directiva 74/61/CEE a Consiliului, Directiva 74/297/CEE a Consiliului, Directiva 74/408/CEE a Consiliului, Directiva 74/483/CEE a Consiliului, Directiva 75/443/CEE a Consiliului, Directiva 76/114/CEE a Consiliului, Directiva 76/115/CEE a Consiliului, Directiva 76/756/CEE a Consiliului, Directiva 76/757/CEE a Consiliului, Directiva 76/758/CEE a Consiliului, Directiva 76/759/CEE a Consiliului, Directiva 76/760/CEE a Consiliului, Directiva 76/761/CEE a Consiliului, Directiva 76/762/CEE a Consiliului, Directiva 77/389/CEE a Consiliului, Directiva 77/538/CEE a Consiliului, Directiva 77/539/CEE a Consiliului, Directiva 77/540/CEE a Consiliului, Directiva 77/541/CEE a Consiliului, Directiva 77/649/CEE a Consiliului, Directiva 78/316/CEE a Consiliului, Directiva 78/317/CEE a Consiliului, Directiva 78/318/CEE a Consiliului, Directiva 78/549/CEE a Consiliului, Directiva 78/932/CEE a Consiliului, Directiva 89/297/CEE a Consiliului, Directiva 91/226/CEE a Consiliului, Directiva 92/21/CEE a Consiliului, Directiva 92/22/CEE a Consiliului, Directiva 92/23/CEE a Consiliului, Directiva 92/24/CEE a Consiliului, Directiva 92/114/CEE a Consiliului, Directiva 94/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Directiva 95/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Directiva 96/79/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Directiva 96/27/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Directiva 97/27/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Directiva 98/91/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Directiva 2000/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Directiva 2001/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Directiva 2001/85/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Directiva 2003/97/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

Propunerea și măsurile sale de punere în aplicare vor prelua cerințele existente stabilite prin actele enumerate anterior. Față de actele existente, propunerea stabilește noi cerințe asupra unor măsuri avansate de siguranță, respectiv sisteme electronice de control al stabilității, sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri, sisteme avansate de frânare de urgență și sisteme de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație. În plus, propunerea face ca cerințele cu privire la zgomotul de rulare pentru pneuri să fie mai stringente și introduce noi cerințe pentru pneuri cu privire la aderența acestora pe teren umed și rezistența la rulare.

- **Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii**

Propunerea este conformă cu obiectivul CE de îmbunătăți siguranța rutieră, așa cum s-a subliniat mai ales în cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor[3], care a fost adoptată de Comisie în 2001 și în lumina căreia a fost elaborat Programul european de acțiune pentru siguranța rutieră.

Mai mult, în ceea ce privește aspectele de mediu ale propunerii, aceasta pune în aplicare două dintre măsurile identificate în strategia de reducere a emisiilor de CO2

[3] COM(2001) 370

provenite de la automobile subliniate în Comunicarea Comisiei cu privire la „Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO2 provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare”[4].

În sfârșit, propunerea este conformă cu strategia CE pentru simplificarea cadrului de reglementare anunțată în Comunicarea Comisiei intitulată „Actualizarea și simplificarea acquis-ului comunitar”[5], care identifică sistemul de omologare de tip pentru autovehicule printre domeniile de prioritate pentru simplificarea legislației comunitare.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

- **Consultarea părților interesate**

Metode de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților

În cadrul elaborării propunerii, Comisia a consultat părțile interesate în diferite moduri:

- A existat o consultare generală pe internet, care a acoperit toate aspectele propunerii.

- Cu privire la propunerile asupra sistemelor avansate de frânare de urgență, s-a realizat un proiect de examinare a costurilor și beneficiilor potențiale rezultate din echiparea vehiculelor de diferite clase cu astfel de sisteme. Acest proiect a fost dus la îndeplinire în cooperare cu un grup industrial în calitate de parte interesată.

- Cu privire la cerințele asupra pneurilor, au existat mai multe întâlniri cu organizații ale fabricanților de pneuri, grupuri de cercetare și grupuri de interese de mediu în scopul de a se obține un set de cerințe echilibrat și fezabil.

Rezumatul răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare

De-a lungul consultării pe internet, o serie de aspecte au fost subliniate de părțile interesate. Studiul de impact care însoțește această propunere oferă toate informațiile referitoare la aspectele relevante abordate și prezintă modul în care acestea au fost luate în considerare.

În perioada 23.08.2007 – 18.10.2007 s-a desfășurat pe internet o consultare deschisă. Comisia a primit 81 de răspunsuri. Rezultatele sunt disponibile pe site-ul internet http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

---

[4] COM(2007) 19
[5] COM(2003) 71

Domeniile științifice/de expertiză relevante

Propunerea a necesitat evaluarea unor opțiuni diferite de politici, ca și a impacturilor asociate, economic, social și de mediu.

Metodologia utilizată

Pentru a susține dezvoltarea aspectelor relevante ale prezentului regulament s-au realizat studii asupra fezabilității reducerii zgomotului de rulare al pneurilor și asupra costurilor și beneficiilor suplimentare implicate de sistemele avansate de frânare de urgență. În plus, s-au folosit studiile existente cu privire la reducerea emisiilor de CO2 (realizat de TNO) și cu privire la reducerea numărului de victime ale accidentelor rutiere (realizat de COWI) pentru cuantificarea beneficiilor care ar putea rezulta din măsurile propuse.

În cazul studiului cu privire la zgomotul pneurilor, consultantul a realizat următoarele lucrări:

- Trecerea în revistă a literaturii relevante pentru a identifica impacturile sociale și de mediu ale zgomotului de pneuri/rutier.
- Colectarea și evaluarea datelor obținute în urma testelor de zgomot efectuate pe pneurile existente din diferite categorii.
- Evaluarea fezabilității reducerii limitelor de zgomot pentru pneuri, inclusiv impactul potențial al altor parametri de proiectare a pneurilor.
- Evaluarea, cu ajutorul tehnicilor de modelare pe calculator corespunzătoare, a reducerilor globale de zgomot probabile care ar rezulta ca urmare a măsurilor propuse.
- Legături cu diferite părți interesate.

În cazul studiului cu privire la sistemele avansate de frânare de urgență, consultantul a realizat următoarele lucrări:

- Evaluarea actualelor scenarii de accidente care ar putea fi evitate sau al căror impact ar putea fi micșorat prin utilizarea acestei tehnologii.
- Evaluarea actualelor și viitoarelor capacități ale sistemului.
- Evaluarea „costului economic per vehicul” implicat de instalarea unor astfel de sisteme.
- Legături cu diferite părți interesate.

Principalele organizații consultate sau principalii experți consultați

Studiul cu privire la zgomotul pneurilor a fost realizat de FEHRL (Federation of European Highway Research). Studiul cu privire la Sistemul avansat de frânare de urgență a fost realizat de TRL (Transport Research Laboratory) Ltd.

Valorile pentru limita zgomotului pneurilor propus în anexa la prezentul regulament se bazează pe recomandările FEHRL. Ideea stabilirii ca prioritate a sistemelor avansate de frânare de urgență pentru vehiculele grele a fost susținută prin lucrări realizate de TRL. Evaluarea de impact face referire la alte studii care au fost folosite la rândul lor pentru evaluarea diferitelor opțiuni de politici. În toate cazurile, opțiunea de politică preferată a fost selectată pe baza unei analize a raportului costuri-beneficii, astfel cum se explică în studiul de impact care însoțește propunerea.

Mijloace utilizate pentru a pune la dispoziția publicului opiniile formulate de experți

Toate rapoartele de cercetare încheiate și aprobate sunt sau vor fi disponibile pe site-ul internet al DG Întreprinderi și Industrie.

- **Evaluarea impactului**

Pentru fiecare dintre aspectele principale ale propunerii, au fost luate în considerare diferite opțiuni.

1. Aspecte ale simplificării

a) Opțiunea „status quo”. Aceasta ar însemna ca cele 50 de directive să fie menținute cu modificări suplimentare atunci când acestea sunt necesare. Directivele CE ar continua să acționeze în paralel cu regulamentele CEE-ONU existente, în condițiile în care cerințele tehnice sunt echivalente, de obicei (dar nu întotdeauna). Aceasta creează, în prezent, multă confuzie pentru părțile interesate care nu sunt implicate îndeaproape în sistemul de omologare de tip și duce la o situație în care sistemul de reglementare nu este pe deplin transparent.

b) Opțiunea „status quo” pentru moment, dar să se revizuiască fiecare directivă atunci când trebuie să fie modificată și să se decidă dacă este oportună o înlocuire. Această opțiune ar contribui efectiv la simplificarea cadrului de reglementare. Totuși, în acest fel simplificarea ar avea loc după un anumit număr de ani.

c) Opțiunea înlocuirii tuturor directivelor existente cu regulamentul propus. Aceasta este opțiunea care a fost preferată, pentru că maximizează avantajele simplificării, mai ales în beneficiul autorităților naționale și al industriei.

2. Tehnologii de siguranță avansate

a) Opțiunea „status quo”, lăsând pieței inițiativa. Dispozitive de tipul sistemelor electronice de control al stabilității apar deja la un număr tot mai mare de autoturisme pe unele piețe. Totuși, adesea piața nu ia inițiativa de a echipa cu sisteme electronice de control al stabilității vehicule cum ar fi camioanele grele sau autocarele pentru turiști, la care beneficiile unor astfel de sisteme ar fi chiar mai mari decât în cazul autoturismelor, pentru că, spre deosebire de cazul autoturismelor, cumpărătorii nu sunt, în mod normal, și beneficiari. Mai mult, în lipsa unor standarde armonizate, există riscul aplicării unor standarde divergente pe teritoriul UE, care ar putea duce la fragmentarea pieței interne.

b) Opțiunea de a stabili standarde tehnice pentru tehnologii de siguranță avansate

(atunci când vehiculele sunt echipate cu acestea) și de a permite fabricanților echiparea opțională a vehiculelor. Deși această opțiune ar preveni apariția unor standarde diferite pe teritoriul UE, așa cum s-a stabilit anterior, această opțiune nu asigură echiparea tuturor vehiculelor cu dispozitive avansate de siguranță.

c) Opțiunea de a stabili standarde tehnice și cerințe obligatorii de echipare. Această opțiune asigură exploatarea întregului potențial al dispozitivelor avansate de siguranță. Se pare că opțiunea obligativității este justificată de raportul pozitiv cost-beneficiu în cazul utilizării acestor sisteme.

3. Cerințe cu privire la pneuri

În ceea ce privește pneurile, propunerea introduce noi cerințe asupra aspectelor următoare: valori limită pentru zgomotul de rulare, valori limită de rezistență la rulare, aderență pe teren umed și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri.

Pentru fiecare dintre aspectele anterioare, au fost luate în considerare, în general, următoarele opțiuni: a) opțiunea „status quo”; b) soluția voluntar/piață; c) soluția de obligativitate cu dificultate tehnică mai scăzută; d) soluția de obligativitate cu dificultate tehnică mai ridicată.

Pentru toate aspectele a fost selectată opțiunea d). În cazul rezistenței la rulare, aderenței pe teren umed și Sistemului de monitorizare a presiunii în pneuri, cercetările și dezvoltarea produselor se află deja într-un stadiu destul de avansat, astfel că se consideră fezabilă punerea în aplicare a cerințelor tehnice mai stringente într-un interval de timp relativ redus. Cu privire la Sistemul de monitorizare a presiunii în pneuri, în particular, stabilirea unui standard mai ridicat ar maximiza beneficiile de siguranță și ar asigura probabilitatea maximă de atingere a obiectivelor de reducere a emisiei de CO_2. Cu privire la zgomotul de rulare, a fost reținută tot opțiunea d) pentru că aceasta este singura care ar asigura îndeplinirea obiectivelor de mediu ale propunerii. Totuși, având în vedere că cerințele cu privire la zgomot sunt mai exigente decât celelalte, s-a prevăzut o perioadă mai lungă de punere în aplicare.

Comisia a efectuat un studiu de impact inclus în programul de lucru și al cărui raport este disponibil la adresa http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm

În măsura în care alte studii industriale nu s-au putut încheia înainte de finalizarea propunerii, Comisia este gata să evalueze temeinic rezultatele unor astfel de studii suplimentare în timpul procesului legislativ și, dacă este nevoie, să sugereze sau să susțină adaptările necesare pentru a se evita orice impact negativ asupra siguranței pneurilor.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

- **Rezumatul măsurilor propuse**

Propunerea simplifică semnificativ sistemul de omologare de tip a autovehiculelor în privința cerințelor de siguranță și cu privire la pneuri prin abrogarea a 50 de directive.

Propunerea introduce noi cerințe obligatorii cu privire la dispozitive de siguranță avansate. În mod special, propunerea solicită echiparea obligatorie:

- a tuturor vehiculelor cu sisteme electronice de control al stabilității;
- a autovehiculelor pentru transportul de pasageri cu sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri;
- a vehiculelor grele cu sisteme avansate de frânare de urgență și sisteme de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație.

Propunerea prevede, de asemenea, că în cazul echipării voluntare a altor categorii de vehicule cu sisteme avansate de frânare de urgență și sisteme de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație, acestea vor trebui să îndeplinească cerințele stabilite în propunere.

Propunerea stabilește valori limită mai stringente pentru emisia de zgomot a pneurilor decât cele stabilite în legislația existentă și introduce noi cerințe asupra aderenței pe teren umed și asupra rezistenței la rulare.

- **Temeiul juridic**

Baza legală a propunerii este articolul 95 al Tratatului.

- **Principiul subsidiarității**

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu este de competența exclusivă a Comunității.

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de statele membre din următoarele motive:

Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor cu privire la numeroase elemente de siguranță și de mediu au fost armonizate la nivel comunitar și prin acțiuni doar la nivelul statelor membre ar fi subminat întregul sistem de omologare de tip a vehiculelor. Acțiunea comunitară este necesară din cauza necesității de a evita apariția obstacolelor pe piața unică.

Acțiunea comunitară va permite să se atingă mai bine obiectivele propunerii dat fiind că se va evita fragmentarea pieței interne, care s-ar produce în caz contrar, și va îmbunătăți siguranța și performanțele de mediu ale vehiculelor.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității din următoarele motive:

Așa cum se arată în evaluarea de impact, propunerea respectă principiul proporționalității dat fiind că nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivelor privind garantarea unei bune funcționări a pieței interne și în același timp

oferă un nivel ridicat al siguranței publice și al protecției mediului.

Simplificarea cadrului de reglementare va contribui semnificativ la reducerea costurilor administrative pentru autoritățile naționale și industria de profil.

- **Alegerea instrumentelor**

Instrumentele propuse: regulament.

Alte instrumente nu ar fi adecvate din următoarele motive.

Utilizarea regulamentului este considerată adecvată întrucât oferă garanțiile necesare pentru o conformare fără a fi necesară transpunerea în legislația statelor membre.

Propunerea folosește „abordarea de separare a nivelurilor", care a fost introdusă inițial la cererea Parlamentului European și a fost folosită și în alte acte legislative. Această abordare prevede ca propunerea și adoptarea legislației să fie efectuate în conformitate cu două căi diferite, dar paralele:

- în primul rând, Parlamentul European și Consiliul vor stabili dispoziții fundamentale prin intermediul unui regulament bazat pe articolul 95 din Tratatul CE, prin procedura de codecizie („propunerea prin codecizie");

- în al doilea rând, specificațiile tehnice de punere în aplicare a prevederilor fundamentale vor fi stabilite prin regulamente adoptate de către Comisie în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE („propunerile prin comitologie").

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului comunitar.

5. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

- **Simulare, etapă pilot și perioadă tranzitorie**

Propunerea prevede perioade de tranziție generale pentru a acorda suficient timp de pregătire producătorilor de vehicule și pneuri.

- **Simplificare**

Propunerea asigură o simplificare a legislației.

Se vor abroga 50 de directive cu privire la omologarea de tip a vehiculelor.

Prezenta propunere asigură simplificarea procedurilor administrative pentru autoritățile publice. Propunerea este inclusă în programul permanent al Comisiei de actualizare și simplificare a acquis-ului comunitar și în programul său legislativ de lucru cu referința 2008/ENTR/004.

- **Abrogarea dispozițiilor legislative în vigoare**

Adoptarea propunerii va conduce la abrogarea legislației existente.

- **Spațiul Economic European**

Actul propus este de relevanță pentru SEE și ar trebui, prin urmare, extins la Spațiul Economic European.

2008/0100 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor

(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[6],

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European, întrucât[7],

acționând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din Tratat[8],

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 este în vigoare un sistem comunitar complet de omologare de tip a autovehiculelor, stabilit prin Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (numită mai departe „directiva cadru”)[9].

(2) Prezentul regulament este un regulament nou, individual, în contextul procedurii comunitare de omologare în temeiul Directivei 2007/46/CE. Prin urmare, anexele IV, VI și XI la respectiva directivă ar trebui modificate în consecință.

(3) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor cu privire la numeroase elemente de siguranță și de mediu au fost armonizate la nivel comunitar pentru a se evita cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță rutieră și protecție a mediului pe întreg teritoriul Comunității.

(4) Disponibilitatea sistemelor de monitorizare a presiunii în pneuri, care îmbunătățesc simultan siguranța și performanțele de mediu ale pneurilor, face ca stabilirea de cerințe, atât cu privire la siguranța generală a autovehiculelor, cât și cu privire la performanțele de mediu ale pneurilor să fie oportună.

---

6 JO C , p.
7 JO C , p.
8 JO C […], […], p. […].
9 JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

(5) Ca urmare a solicitării Parlamentului European, o nouă abordare a reglementării a fost introdusă în legislația comunitară privind vehiculele. Prezentul regulament trebuie, prin urmare, să stabilească doar prevederile fundamentale cu privire la siguranța vehiculelor și emisiile de CO_2 și zgomot ale pneurilor, în timp ce specificațiile tehnice trebuie să fie stabilite prin punerea în aplicare a măsurilor 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[10].

(6) În mod special, Comisia trebuie să fie împuternicită să stabilească procedurile specifice, testele și cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate. În plus, Comisia trebuie să fie împuternicită să definească mai precis caracteristicile pe care trebuie să le îndeplinească un pneu pentru a fi definit drept „pneu profesional de teren". Comisia trebuie, de asemenea, să fie împuternicită să definească obiectivul precis al aplicării cerințelor stabilite de prezentul regulament. În plus, Comisia trebuie să fie împuternicită să stabilească cerințe suplimentare de siguranță pentru vehicule concepute pentru transportul rutier al bunurilor periculoase în interiorul statelor membre sau între acestea. Mai mult, în condiții de fezabilitate tehnică și economică, Comisia trebuie să fie împuternicită să extindă instalarea obligatorie a sistemelor de monitorizare a presiunii în pneuri și a altor dispozitive avansate de siguranță și la alte categorii de vehicule decât cele cuprinse inițial. Comisia trebuie, de asemenea, să fie împuternicită să stabilească proceduri specifice, teste și cerințe tehnice pentru omologarea de tip a sistemelor avansate pentru vehicule, altele decât cele menționate în prezentul regulament și să modifice valorile limită ale rezistenței la rulare și zgomotului de rulare pentru pneuri ca rezultat al schimbărilor în procedurile de testare, fără să reducă obiectivul existent în materie de mediu. Deoarece aceste măsuri au o aplicabilitate generală și sunt destinate să completeze prezentul regulament prin adăugarea unor elemente noi neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(7) Progresele tehnice în domeniul sistemelor avansate de siguranță a vehiculelor oferă noi posibilități pentru reducerea numărului de victime. Pentru a maximiza numărul de victime salvate, este nevoie să se prevadă introducerea unora dintre aceste tehnologii.

(8) Pentru a simplifica legislația de omologare în conformitate cu recomandările Raportului CARS 21: un sistem competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI[11], este oportun să se abroge mai multe directive fără să se reducă nivelul de protecție pentru utilizatorii drumurilor. Cerințele stabilite în aceste directive trebuie să fie preluate de prezentul regulament și trebuie să fie înlocuite, dacă este cazul, cu referiri la reglementările corespunzătoare ale Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU), așa cum au fost acestea încorporate în dreptul comunitar în conformitate cu articolul 4 al Deciziei 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente

---

[10] JO L 184, 17.7.1999, p. 23, decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p.11).

[11] ISBN 92-79-00762-9.

care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații[12].

(9) Este oportun să se stabilească principiul conform căruia vehiculele trebuie să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic. În acest scop, este nevoie ca fabricanții să se asigure că vehiculele respectă cerințele relevante stabilite de prezentul regulament. Aceste prevederi trebuie să includă, dar să nu fie limitate la cerințe cu privire la integritatea structurală a vehiculelor, sisteme care să ajute la controlul vehiculelor de către conducătorii auto, sisteme care să asigure conducătorilor auto vizibilitate și informații cu privire la starea vehiculelor și zona înconjurătoare, sisteme de iluminare a vehiculelor, sisteme de protecție a ocupanților vehiculelor, exteriorul vehiculelor și accesoriile acestora, masele și dimensiunile vehiculelor, pneurile vehiculelor, sistemele avansate ale vehiculelor și articole diverse. În plus, este necesar ca vehiculele să respecte prevederi specifice legate de anumite vehicule pentru transportul bunurilor și remorcile acestora sau prevederi specifice legate de autobuze, după caz.

(10) Calendarul introducerii de noi cerințe specifice pentru omologarea de tip a vehiculelor trebuie să țină cont de fezabilitatea tehnică a acestor cerințe. În general, cerințele trebuie să se aplice inițial doar la noile tipuri de vehicule. Pentru tipurile existente de vehicule trebuie să se permită o perioadă de timp suplimentară pentru respectarea cerințelor. Mai mult, instalarea obligatorie a sistemelor de monitorizare a presiunii în pneuri ar trebui, inițial, să fie aplicată doar pentru autovehiculele de pasageri. Instalarea obligatorie a altor dispozitive avansate de siguranță ar trebui inițial să fie aplicată doar pentru vehiculele grele de marfă.

(11) Dacă dispozitivele avansate de siguranță sunt instalate voluntar de către fabricantul vehiculului, este necesar ca aceste dispozitive să respecte cerințele relevante stabilite de prezentul regulament.

(12) Este oportun să se pună în aplicare măsurile anunțate în Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European „Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO_2 provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare”[13], menite să reducă emisiile de CO_2 provenite de la pneuri. Această reducere ar trebui să fie obținută printr-o combinație între pneuri cu rezistență scăzută la rulare și folosirea sistemelor de monitorizare a presiunii în pneuri. În același timp, este, de asemenea, oportun să se stabilească cerințe menite să reducă zgomotul rutier provenit de la pneuri și să se asigure că nivelurile de siguranță a pneurilor se mențin prin introducerea cerințelor de aderență pe teren umed. Calendarul de punere în aplicare a acestor măsuri ar trebui să reflecte gradul de dificultate al îndeplinirii tuturor acestor cerințe. În mod special, din cauza dificultății îndeplinirii cerințelor cu privire la zgomotul de rulare și ținând cont de timpul necesar pentru ca industria să înlocuiască liniile existente de fabricație a pneurilor, este oportun să se prevadă o perioadă mai lungă de punere în aplicare a cerințelor cu privire la zgomotul de rulare în legătură cu pneurile noi din modelele deja existente.

---

12 JO L 346, 17.12.1997, p. 78.

13 COM(2007) 19.

(13) Este probabil ca unele categorii de pneuri, inclusiv pneurile profesionale de teren care fac obiectul unor restricții de viteză și pneurile concepute numai pentru vehicule înregistrate înainte de 1990, să fie produse în cantități foarte mici. De aceea, este oportun să se excludă pneurile din astfel de categorii de la unele cerințe stabilite în prezentul regulament, atunci când astfel de cerințe sunt incompatibile cu folosirea pneurilor, sau atunci când sarcina suplimentară cauzată de aceste cerințe este disproporționată.

(14) Sistemele electronice de control al stabilității, sistemele avansate de frânare de urgență și sistemele de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație au un potențial ridicat de a produce reduceri considerabile ale numărului de victime. De aceea, ar trebui să se stabilească cerințe pentru astfel de sisteme.

(15) Este important ca elementele de înlocuire pentru sistemele cuprinse în prezentul regulament să facă obiectul unor cerințe de siguranță și proceduri de aprobare echivalente. De aceea este oportun să se asigure aprobarea componentelor de înlocuire și a unităților tehnice individuale.

(16) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile pentru încălcările dispozițiilor prezentului regulament și să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile respective trebuie să fie eficiente, proporționale și să aibă efect de descurajare.

(17) Următoarele directive ale Consiliului ar trebui să fie abrogate începând cu data aplicării cerințelor relevante stabilite în prezentul regulament la noile vehicule, noile componente și unitățile tehnice individuale:

– Directiva 70/221/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la rezervoarele de carburant și la dispozitivele de protecție antiîmpănare spate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora[14],

– Directiva 70/222/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la spațiul pentru amplasarea și montarea plăcilor de înmatriculare spate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora[15],

– Directiva 70/311/CEE a Consiliului din 8 iunie 1970 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la sistemul de direcție al autovehiculelor și al remorcilor acestora[16],

– Directiva 70/387/CEE a Consiliului din 27 iulie 1970 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la ușile autovehiculelor și ale remorcilor acestora[17],

---

14 JO L 76, 6.4.1970, p. 23. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE (L 363, 20.12.2006, p. 81).

15 JO L 76, 6.4.1970, p. 25. Directivă modificată ultima dată prin Actul de aderare din 1972.

16 JO L 133, 18.6.1970, p. 10. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 1999/7/CE a Comisiei (JO L 40, 13.2.1999, p. 36).

17 JO L 176, 10.8.1970, p. 5. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2001/31/CE a Comisiei (JO L 130, 12.5.2001, p. 33).

– Directiva 70/388/CEE a Consiliului din 27 iulie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la avertizoarele sonore ale autovehiculelor[18],

– Directiva 71/320/CEE a Consiliului din 26 iulie 1971 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de frânare ale unor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora[19],

– Directiva 72/245/CEE a Consiliului din 20 iunie 1972 privind interferențele radio (compatibilitatea electromagnetică) produse de autovehicule[20],

– Directiva 74/60/CEE a Consiliului din 17 decembrie 1973 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la amenajarea interioară a autovehiculelor[21],

– Directiva 74/61/EEC a Consiliului din 17 decembrie 1973 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate a autovehiculelor[22],

– Directiva 74/297/CEE a Consiliului din 4 iunie 1974 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la amenajarea interioară a autovehiculelor (comportarea sistemului de direcție în caz de impact)[23],

– Directiva 74/408/CEE a Consiliului din 22 iulie 1974 referitoare la scaunele, ancorajele și tetierele autovehiculelor[24],

– Directiva 74/483/CEE a Consiliului din 17 septembrie 1974 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la proeminențele exterioare ale autovehiculelor[25],

– Directiva 75/443/CEE a Consiliului din 26 iunie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la marșarierul și vitezometrul autovehiculelor[26],

– Directiva 76/114/CEE a Consiliului din 18 decembrie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la plăcuțele și inscripționările

---

18 JO L 176, 10.8.1970, p. 12. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

19 JO L 202, 6.9.1971, p. 37. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

20 JO L 152, 6.7.1972, p. 15. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

21 JO L 38, 11.2.1974, p. 2. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2000/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 87, 8.4.2000, p. 22).

22 JO L 38, 11.2.1974, p. 22. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

23 JO L 165, 20.6.1974, p. 16. Directivă modificată prin Directiva 91/662/CEE a Comisiei (JO L 366, 31.12.1991, p. 1).

24 JO L 221, 12.8.1974, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

25 JO L 266, 2.10.1974, p. 4. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/15/CE a Comisiei (JO L 75, 15.3.2007, p. 21).

26 JO L 196, 26.7.1975, p. 1. Directivă modificată prin Directiva 97/39/CE a Comisiei (JO L 177, 5.7.1997, p. 15).

regulamentare ale autovehiculelor si ale remorcilor, precum și la amplasamentul și modul de aplicare a acestora[27],

– Directiva 76/115/CEE a Consiliului din 18 decembrie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la ancorajele centurilor de siguranță ale autovehiculelor[28],

– Directiva 76/756/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora[29],

– Directiva 76/757/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la catadioptrii autovehiculelor și ai remorcilor acestora[30],

– Directiva 76/758/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la lămpile de gabarit, lămpile de poziție față, lămpile de poziție spate, lămpile de stop, lămpile pentru circulație diurnă și lămpile de poziție laterale ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora[31],

– Directiva 76/759/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la lămpile indicatoare de direcție ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora[32],

– Directiva 76/760/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la dispozitivele de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora[33],

– Directiva 76/761/CEE din 27 iulie 1976 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la farurile pentru autovehicule care asigură funcția de lumină de drum și de lumină de întâlnire, precum și la sursele luminoase (lămpi cu bec cu incandescență și altele) destinate utilizării la echipamente de iluminat omologate pentru autovehicule și remorcile acestora[34],

– Directiva 76/762/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la lămpile de ceață față pentru autovehicule[35],

---

27 JO L 24, 30.1.1976, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

28 JO L 24, 30.1.1976, p. 6. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2005/41/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 255, 30.9.2005, p. 149).

29 JO L 262, 27.9.1976, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/35/CE a Comisiei (JO L 157, 19.6.2007, p. 14).

30 JO L 262, 27.9.1976, p. 32. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

31 JO L 262, 27.9.1976, p. 54. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

32 JO L 262, 27.9.1976, p. 71. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

33 JO L 262, 27.9.1976, p. 85. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

34 JO L 262, 27.9.1976, p. 96. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

35 JO L 262, 27.9.1976, p. 122. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

– Directiva 77/389/CEE a Consiliului din 17 mai 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de remorcare a autovehiculelor[36],

– Directiva 77/538/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la lămpile de ceață spate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora[37],

– Directiva 77/539/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la lămpile de mers înapoi ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora[38],

– Directiva 77/540/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la lămpile de staționare ale autovehiculelor[39],

– Directiva 77/541/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la centurile de siguranță și la sistemele de reținere ale autovehiculelor[40],

– Directiva 77/649/CEE a Consiliului din 17 mai 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la câmpul de vizibilitate a conducătorului auto din interiorul unui autovehicul[41],

– Directiva 78/316/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la amenajarea interioară a autovehiculelor (identificarea comenzilor, a martorilor și a indicatoarelor)[42],

– Directiva 78/317/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de dejivrare și de dezaburire a suprafețelor de geam ale autovehiculelor[43],

– Directiva 78/318/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de ștergere și de spălare a parbrizului autovehiculelor[44],

– Directiva 78/549/CEE a Consiliului din 12 iunie 1978 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la apărătorile de roți pentru autovehicule[45],

---

36 JO L 145, 13.6.1977, p. 41. Directivă modificată prin Directiva 96/64/CE a Comisiei (JO L 258, 11.10.1996, p. 26).

37 JO L 220, 29.8.1977, p. 60. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

38 JO L 220, 29.8.1977, p. 72. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

39 JO L 220, 29.8.1977, p. 83. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

40 JO L 220, 29.8.1977, p. 95. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

41 JO L 267, 19.10.1977, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 90/630/CEE a Comisiei (JO L 341, 6.12.1990, p. 20).

42 JO L 81, 28.3.1978, p. 3. Directivă modificată prin Directiva 93/91/CEE a Comisiei (JO L 284, 19.11.1993, p. 25).

43 JO L 81, 28.3.1978, p. 27.

44 JO L 81, 28.3.1978, p. 49. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

– Directiva 78/932/CEE a Consiliului din 16 octombrie 1978 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la tetierele scaunelor autovehiculelor[46],

– Directiva 89/297/CEE din 13 aprilie 1989 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la protecția laterală (apărători laterale) a anumitor autovehicule și a remorcilor acestora[47],

– Directiva 91/226/CEE a Consiliului din 27 martie 1991 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la sistemele antiîmproșcare ale unor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora[48],

– Directiva 92/21/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind masele și dimensiunile autovehiculelor din categoria M1[49],

– Directiva 92/22/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind geamurile securizate și materialele pentru geamurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora[50],

– Directiva 92/23/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor[51],

– Directiva 92/24/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind dispozitivele limitatoare de viteză sau sistemele similare de limitare a vitezei montate pe diferite categorii de autovehicule[52],

– Directiva 92/114/CEE a Consiliului din 17 decembrie 1992 privind proeminențele exterioare existente în partea din față a peretelui posterior al cabinei de pe autovehiculele din categoria N[53].

(18) În plus, ar trebui să fie abrogate și următoarele directive ale Parlamentului European și Consiliului:

– Directiva 94/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 mai 1994 privind dispozitivele de cuplare mecanică ale autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și fixarea lor pe aceste vehicule[54],

---

45 JO L 168, 26.6.1978, p. 45. Directivă modificată prin Directiva 94/78/CE a Comisiei (JO L 354, 31.12.1994, p. 10).

46 JO L 325, 20.11.1978, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

47 JO L 124, 5.5.1989, p. 1.

48 JO L 103, 23.4.1991, p. 5. Directivă modificată prin Directiva 2006/96/CE.

49 JO L 129, 14.5.1992, p. 1. Directivă modificată prin Directiva 95/48/CE a Comisiei (JO L 233, 30.9.1995, p. 73).

50 JO L 129, 14.5.1992, p. 11. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2001/92/CE a Comisiei (JO L 291, 8.11.2001, p. 24).

51 JO L 129, 14.5.1992, p. 95. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2005/11/CE a Comisiei (JO L 46, 17.2.2005, p. 42).

52 JO L 129, 14.5.1992, p. 154. Directivă modificată de Directiva 2004/11/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 44, 14.2.2004, p. 19).

53 JO L 409, 31.12.1992, p. 17.

54 JO L 195, 29.7.1994, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

– Directiva 95/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind reacția la foc a materialelor utilizate în amenajarea interioară a unor categorii de autovehicule[55],

– Directiva 96/27/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 mai 1996 privind protecția pasagerilor din autovehicule în caz de coliziune laterală și de modificare a Directivei 70/156/CEE[56],

– Directiva 96/79/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind protecția pasagerilor din autovehicule în caz de coliziune frontală și de modificare a Directivei 70/156/CEE[57],

– Directiva 97/27/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iulie 1997 privind masele și dimensiunile anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE[58],

– Directiva 98/91/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 1998 privind autovehiculele și remorcile acestora destinate transportului rutier de mărfuri periculoase și de modificare a Directivei 70/156/CEE privind omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora[59],

– Directiva 2000/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 iunie 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de protecție antiîmpănare față ale autovehiculelor și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului[60],

– Directiva 2001/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2001 privind sistemul de încălzire a autovehiculelor și a remorcilor acestora, de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 78/548/CEE a Consiliului[61],

– Directiva 2001/85/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2001 privind dispozițiile speciale aplicabile vehiculelor destinate transportului de pasageri care au mai mult de opt locuri pe scaune în plus față de locul conducătorului auto și de modificare a directivelor 70/156/CEE și 97/27/CE[62],

– Directiva 2003/97/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 10 noiembrie 2003 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a dispozitivelor de vizibilitate indirectă și a vehiculelor

---

55 JO L 281, 23.11.1995, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

56 JO L 169, 8.7.1996, p. 1.

57 JO L 18, 21.1.1997, p. 7. Directivă modificată prin Directiva 1999/98/CE a Comisiei (JO L 9, 13.1.2000, p. 14).

58 JO L 233, 25.8.1997, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2003/19/CE a Comisiei (JO L 79, 26.3.2003, p. 6).

59 JO L 11, 16.1.1999, p. 25.

60 JO L 203, 10.8.2000, p. 9. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

61 JO L 292, 9.11.2001, p. 21. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

62 JO L 42, 13.2.2002, p. 1. Directivă modificată prin Directiva 2006/96/CE.

echipate cu dispozitivele respective, de modificare a Directivei 70/156/CEE și de abrogare a Directivei 71/127/CEE[63].

(19) Obiectivele prezentului regulament, și anume realizarea pieței interne prin introducerea cerințelor tehnice comune în ceea ce privește performanțele de siguranță și de mediu ale autovehiculelor și pneurilor nu pot fi îndeplinite corespunzător de statele membre. Din cauza amplorii acțiunilor necesare, obiectivele pot fi atinse mai ușor la nivel comunitar. În consecință, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut în articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I
Obiect, domeniu de aplicare și definiții

Articolul 1
Obiectul

Prezentul regulament stabilește cerințe pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a remorcilor acestora și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice individuale care le sunt destinate, în ceea ce privește siguranța acestora.

Prezentul regulament stabilește, de asemenea, cerințe pentru omologarea de tip a pneurilor, în ceea ce privește emisiile de CO_2 și de zgomot ale acestora.

Articolul 2
Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică autovehiculelor de categoriile M, N și O, așa cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, în conformitate cu articolele 5 până la 10 ale prezentului regulament.

Articolul 3
Definiții

În sensul prezentului regulament se aplică definițiile menționate la articolul 3 din Directiva 2007/46/CE.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

(1) Prin „control electronic de stabilitate” se înțelege o funcție de control electronic pentru un vehicul, care îmbunătățește stabilitatea dinamică a vehiculului respectiv;

---

63 JO L 25, 29.1.2004, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE.

(2) Prin „sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație” se înțelege un sistem care avertizează conducătorul auto cu privire la o deviere neintenționată a vehiculului în afara culoarului său de rulare;

(3) Prin „sistem avansat de frânare de urgență” se înțelege un sistem care poate să detecteze automat o situație de urgență și să activeze sistemul de frânare al vehiculului, cu sau fără intervenția conducătorului auto, pentru a încetini vehiculul cu scopul de a evita sau de a micșora impactul unei coliziuni;

(4) Prin „indice al capacității de încărcare” se înțelege unul sau două numere care indică sarcina pe care o poate suporta pneul în formație individuală sau în formație individuală și în cuplu la viteza corespunzătoare categoriei de viteză asociată acestuia și atunci când este folosit în conformitate cu cerințele de utilizare specificate de fabricant;

(5) Prin „sistem de monitorizare a presiunii în pneuri” se înțelege un sistem cu care este echipat un vehicul și care este capabil să evalueze presiunea în pneuri sau variația presiunii în timp și să transmită informația corespunzătoare utilizatorului în timpul mersului;

(6) Prin „pneu profesional de teren” se înțelege un pneu conceput pentru utilizare mixtă, atât pe carosabil cât și în afara acestuia sau pentru alte sarcini speciale;

(7) Prin „pneu pentru zăpadă” se înțelege un pneu, care poartă inscripțiile M+S sau M.S sau M&S, al cărui profil, compoziție sau structură a benzii de rulare sunt proiectate, în principal, pentru a obține, în condiții de zăpadă, performanțe mai bune decât cele ale unui pneu normal, din punct de vedere al capacității de inițiere sau de menținere a mișcării vehiculului;

(8) Prin „anvelopă de rezervă pentru utilizare temporară de tip T” se înțelege un tip de anvelope de rezervă pentru utilizare temporară, prevăzute pentru a fi folosite la o presiune de umflare superioară celei stabilite pentru anvelopele standard și întărite;

(9) Prin „pneu de tracțiune” se înțelege un pneu pentru zăpadă din categoriile C2 sau C3 conceput pentru a echipa axul sau axurile motoare ale vehiculului;

(10) Prin „participant la trafic neprotejat” se înțelege pietoni, ciclişti şi motociclişti.

Capitolul II
Obligațiile fabricanților

Articolul 4
Obligații generale

1. Producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în circulație în interiorul Comunității sunt omologate în conformitate cu prezentul regulament.

2. Producătorii fac dovada faptului că toate unitățile tehnice individuale sau componentele vândute sau puse în circulație în interiorul Comunității sunt omologate în conformitate cu prezentul regulament.

Articolul 5
Cerințe și încercări

1. Producătorii asigură proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic.

2. Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, componentelor și unităților tehnice individuale cu cerințele relevante stabilite în prezentul regulament, inclusiv cerințele referitoare la:

   (a) integritatea structurală a vehiculului, inclusiv teste de impact;

   (b) sisteme care ajută conducătorul auto să controleze vehiculul, inclusiv sisteme de direcție, frânare și control electronic al stabilității;

   (c) sisteme care asigură conducătorului auto vizibilitate și informații cu privire la starea vehiculului și a zonei înconjurătoare, inclusiv geamuri, oglinzi și sisteme de informare a conducătorului auto;

   (d) sisteme de iluminare a vehiculului;

   (e) protejarea ocupanților vehiculului, inclusiv amenajări interioare, tetiere, centuri de siguranță, sisteme de ancorare ISOfix sau dispozitive încorporate de fixare a copiilor în scaun, ușile vehiculului;

   (f) exteriorul vehiculului și accesoriile;

   (g) compatibilitate electromagnetică;

   (h) dispozitive de avertizare sonoră;

   (i) sisteme de încălzire;

   (j) dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate;

   (k) sisteme de identificare a vehiculului;

   (l) mase și dimensiuni.

3. Comisia determină căror categorii de vehicule dintre cele menționate la articolul 2 li se aplică cerințele stabilite la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol.

   Acele măsuri care vizează modificarea elementelor neesențiale din prezentul regulament prin completarea acestuia, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE.

Articolul 6

Cerințe specifice referitoare la anumite vehicule din categoriile N și O

1. În plus față de cerințele conținute în articolele 5, 8, 9 și 10, vehiculele din categoriile N și O îndeplinesc, atunci când sunt relevante, cerințele stabilite la alineatele (2) până la (6) ale prezentului articol.

2. Vehiculele din categoriile N_2 și N_3 se construiesc în așa fel încât să se asigure că, în cazul unei coliziuni frontale cu un alt vehicul, riscul rănirii unui ocupant al vehiculului din cauza împănării să fie minim.

3. Vehiculele din categoriile N_2 , N_3 , O_3 și O_4 se construiesc în așa fel încât, în cazul în care vehiculul este lovit din lateral de un alt vehicul sau de un participant la trafic neprotejat, riscul rănirii respectivului participant la trafic neprotejat sau a unui ocupant al vehiculului din cauza împănării să fie minim.

4. Caroseria vehiculului sau spațiul destinat conducătorului auto și pasagerilor este suficient de puternic pentru a oferi protecție ocupanților în cazul unui impact sau răsturnării.

5. Vehiculele din categoria N_2 cu masă maximă de peste 7,5 tone și toate vehiculele de categoria N_3 , O_3 și O_4 se construiesc în așa fel încât efectul împroșcării cu lichid de către vehiculul respectiv asupra vizibilității celorlalte vehicule de pe drum să fie minim.

6. Comisia stabilește cerințe suplimentare de siguranță pentru vehicule concepute pentru transportul bunurilor periculoase pe șosea în interiorul statelor membre sau între acestea.

   Acele măsuri care vizează modificarea elementelor neesențiale din prezentul regulament prin completarea acestuia, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE.

Articolul 7

Cerințe specifice referitoare la vehicule din categoriile M2 și M3

1. În plus față de cerințele conținute în articolele 5, 8, 9 și 10, vehiculele din categoriile M_2 și M_3 îndeplinesc, atunci când sunt relevante, cerințele stabilite la alineatele (2) până la (5) ale prezentului articol.

2. Capacitatea de transport a unui vehicul, inclusiv pasagerii așezați sau în picioare și utilizatorii de scaune rulante corespunde masei, dimensiunii și dispunerii vehiculului.

3. Corpurile vehiculelor sunt proiectate și construite în așa fel încât să permită vehiculelor să fie operate de o manieră sigură și stabilă, chiar la capacitate maximă. Se iau măsuri de prevedere convenabile pentru asigurarea accesului în siguranță în vehicul și ieșirea din acesta, mai ales într-o situație de urgență.

4. Vehiculele de clasa I sunt accesibile persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv utilizatorilor de scaune rulante.

5. Materialele folosite la construcția interiorului caroseriilor autobuzelor și autocarelor evită, în măsura în care este posibil, sau măcar întârzie dezvoltarea flăcărilor pentru a permite ocupanților să evacueze vehiculul în cazul unui incendiu.

Articolul 8
Clasificarea pneurilor

1. Tipurile de pneuri se clasifică în următoarele clase:

   (a) Pneuri din clasa C1 - concepute pentru vehicule de categoriile M_1, O_1 și O_2;

   (b) Pneuri din clasa C2 – pneuri concepute pentru vehicule de peste 3,5t din categoriile M_2, M_3, N, O_3 și O_4 cu indice de capacitate de încărcare în formație individuală ≤ 121 și simbolul de categorie de viteză ≥ „N”;

   (c) Pneuri din clasa C3 - pneuri concepute pentru vehicule de peste 3,5t din categoriile M_1, M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 și O_4 cu unul dintre următorii indici de capacitate de încărcare:

      (i) indice de capacitate de încărcare în formație individuală ≤ 121 și simbolul categoriei de viteză ≤ „M”;

      (ii) indice de capacitate de încărcare în formație individuală ≥ 122.

   Un tip de pneu poate fi clasificat în mai mult de una dintre clasele stabilite la literele (a), (b) și (c) dacă tipul de pneu îndeplinește toate cerințele relevante ale fiecărei clase pentru care este omologat.

2. Se aplică lista indicilor de capacitate de încărcare și masele corespunzătoare lor cuprinsă în Regulamentul CEE-ONU nr. 54[64].

Articolul 9
Dispoziții specifice referitoare la pneurile vehiculelor

1. Toate pneurile care fac parte din echiparea unui vehicul, inclusiv, atunci când este cazul, orice pneuri de rezervă, sunt potrivite pentru folosire pe vehiculele pentru care sunt concepute, în special în ceea ce privește dimensiunile lor, viteza și caracteristicile de performanță de încărcare.

2. Vehiculele din categoriile M_1 sunt echipate cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri, capabil să avertizeze conducătorul auto atunci când orice pneu funcționează la un nivel de presiune periculos de scăzut și să îl anunțe pe conducătorul auto atunci când orice pneu funcționează la un nivel de presiune semnificativ sub presiunea optimă pentru un consum optim de combustibil.

3. Toate pneurile C_1 îndeplinesc cerințele de aderență pe teren umed incluse în partea A a anexei I.

---

64 JO […]

4. Toate pneurile îndeplinesc cerințele de rezistență la rulare incluse în partea B a anexei I.

5. Toate pneurile îndeplinesc cerințele de zgomot de rulare incluse în partea C a anexei I.

6. Alineatele (3), (4) și (5) nu se aplică:

   (a) pneurilor a căror categorie de viteză este mai mică de 80 km/h;

   (b) pneurilor al căror diametru nominal al jantei este cel mult 254 mm sau cel puțin 635 mm;

   (c) pneurilor de rezervă de uz temporar de tip T;

   (d) pneurilor proiectate să fie montate numai la vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de [1 octombrie 1990];

   (e) pneuri prevăzute cu dispozitive suplimentare pentru îmbunătățirea proprietăților de tracțiune.

7. Cerințele de rezistență la rulare și zgomot de rulare stabilite în părțile B și C ale anexei I nu se aplică pneurilor profesionale de teren.

Articolul 10
Sisteme avansate pentru vehicule

1. Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 sunt echipate cu un sistem avansat de frânare de urgență care îndeplinește cerințele prezentului regulament.

   Orice sistem avansat de frânare de urgență cu care fabricantul a echipat voluntar un vehicul din categoriile M_1 sau N_1 îndeplinește cerințele prezentului regulament.

2. Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 sunt echipate cu un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație care îndeplinește cerințele prezentului regulament.

   Orice sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație cu care fabricantul a echipat voluntar un vehicul din categoriile M_1 sau N_1 îndeplinește cerințele prezentului regulament.

3. Comisia poate stabili proceduri specifice, teste și cerințe tehnice pentru omologarea altor sisteme avansate pentru vehicule decât cele menționate la alineatele (1) și (2).

   Acele măsuri care vizează modificarea elementelor neesențiale din prezentul regulament prin completarea acestuia, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE.

Capitolul III
Obligațiile statelor membre

Articolul 11
Omologarea de tip a vehiculelor, componentelor și unităților tehnice individuale

1. Începând de la 29 octombrie 2012, autoritățile naționale refuză, prin referire la domeniile de siguranță a vehiculelor și pneurilor cuprinse în articolele 5 până la 9 și anexa I, cu excepția valorilor limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei I, să acorde omologarea de tip CE sau națională pentru noi tipuri de vehicule de categoriile specificate în articolele respective și măsurile de punere în aplicare a acestora și să acorde omologarea de tip CE pentru componente/unități tehnice individuale pentru noi tipuri de componente sau unități tehnice individuale care le sunt destinate, care nu respectă prevederile relevante ale prezentului regulament.

2. Începând de la 29 octombrie 2014, autoritățile naționale consideră, prin referire la domeniile de siguranță a vehiculelor și pneurilor cuprinse în articolele 5, 6, 7, 8, articolul 9 alineatele (1) până la (4) și părțile A și B ale anexei I, cu excepția valorilor limită pentru rezistența la rulare pentru pneurile C3 și a valorilor limită pentru rezistența la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei I, pentru noi vehicule de categoriile specificate în articolele respective care nu respectă prevederile relevante ale prezentului regulament, că certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 al Directivei 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și operarea de astfel de vehicule, iar în cazul noilor componente sau unități tehnice individuale care le sunt destinate și nu respectă prevederile relevante ale prezentului regulament, interzic vânzarea și operarea.

3. Începând de la 29 octombrie 2016, autoritățile naționale consideră, prin referire la zgomotul de rulare al pneurilor și, în ce privește pneurile C3, prin referire, de asemenea, la rezistența de rulare a pneurilor, cu excepția valorilor limită pentru rezistența la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei I, pentru noi vehicule din categoriile M, N și O, care nu respectă prevederile relevante ale prezentului regulament, că certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 al Directivei 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și operarea de astfel de vehicule, iar în cazul noilor pneuri care le sunt destinate și nu respectă prevederile relevante ale prezentului regulament, interzic vânzarea și operarea.

4. Începând de la 29 octombrie 2016, autoritățile naționale refuză, prin referire la rezistența de rulare a pneurilor, să acorde omologarea de tip CE sau națională pentru noi tipuri de vehicule din categoriile M, N și O și să acorde omologarea de tip CE pentru componente/unități tehnice individuale pentru noi tipuri de pneuri care le sunt destinate și care nu respectă valorile limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei I.

5. Începând de la 29 octombrie 2018, autoritățile naționale consideră, prin referire la rezistența de rulare a pneurilor C1 și C2, pentru noi vehicule din categoriile M, N și O care nu respectă valorile limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei I, că certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în sensul

articolului 26 al Directivei 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și operarea de astfel de vehicule, iar în cazul noilor pneuri care le sunt destinate și nu respectă valorile limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei I, interzic vânzarea și operarea.

6. Începând de la 29 octombrie 2020, autoritățile naționale, consideră, prin referire la rezistența de rulare a pneurilor C3, pentru noi vehicule din categoriile M, N și O care nu respectă valorile limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei I, că certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 al Directivei 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și operarea de astfel de vehicule, iar în cazul noilor pneuri care le sunt destinate și nu respectă valorile limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei I, interzic vânzarea și operarea.

7. Începând de la 29 octombrie 2013, autoritățile naționale refuză, prin referire la domeniile de siguranță a vehiculelor cuprinse în articolul 10, să acorde omologarea de tip CE sau națională pentru noi tipuri de vehicule din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3, să acorde omologarea de tip CE sau națională pentru noi tipuri de vehicule din categoriile M_1 și N_1 echipate cu un sistem avansat de frânare de urgență și/sau un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație și să acorde omologarea de tip CE pentru componente/unități tehnice individuale pentru noi tipuri de sisteme avansate de frânare de urgență și sisteme de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație care le sunt destinate și care nu respectă prevederile relevante ale prezentului regulament.

8. Începând de la 29 octombrie 2015, autoritățile naționale consideră, prin referire la domeniile de siguranță a vehiculelor cuprinse în articolul 10, pentru noile vehicule din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 și noile vehicule din categoriile M_1 și N_1 echipate cu un sistem avansat de frânare de urgență și/sau un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație care nu respectă prevederile relevante ale prezentului regulament, că certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 al Directivei 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și operarea de astfel de vehicule și, în cazul sistemelor avansate de frânare de urgență și sistemelor de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație care le sunt destinate și care nu respectă prevederile relevante ale prezentului regulament, interzic vânzarea și operarea.

9. Autoritățile naționale permit vânzarea și operarea componentelor și unităților tehnice individuale omologate anterior datei menționate la alineatul (1) și continuă să acorde extinderi de omologare acestor componente și unități tehnice individuale în termenii directivei conform căreia au primit inițial această omologare, cu excepția cazului în care cerințele aplicabile unor astfel de componente sau unități tehnice individuale au fost modificate și/sau au fost adăugate noi cerințe prin prezentul regulament.

Autoritățile naționale permit vânzarea și operarea și continuă să acorde extinderi de omologare de tip CE pentru componente și unități tehnice individuale de schimb, cu excepția pneurilor de schimb, concepute pentru vehicule omologate anterior datei menționate la alineatul (1), în conformitate cu prevederile directivei în baza căreia au primit inițial această omologare.

10. Fără să aducă atingere alineatelor (1) până la (9) și sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare menționate la articolul 5 alineatul (3) și articolul 13, autoritățile naționale nu pot să refuze, prin referire la domeniile de siguranță a vehiculelor și de pneuri cuprinse în articolele 5 până la 10, cererea unui fabricant de acordare a omologării de tip CE sau naționale pentru un nou tip de vehicul sau de acordare a omologării de tip CE pentru componente/unități tehnice individuale pentru un nou tip de componentă sau unitate tehnică individuală sau să interzică înmatricularea, vânzarea sau operarea unui nou vehicul sau să interzică vânzarea sau operarea unei noi componente sau unități tehnice individuale, dacă vehiculul, componenta sau unitatea tehnică individuală respectivă respectă cerințele stabilite în prezentul regulament.

Articolul 12
Sancțiuni

1. Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării de către fabricanți a dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre informează Comisia despre dispozițiile în cauză nu mai târziu de optsprezece luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, precum și, în cel mai scurt termen, despre orice modificare ulterioară care le afectează.

2. Tipurile de încălcări 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 la testele pentru omologare;

   c) nedeclararea datelor sau specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau la retragerea omologării de tip.

Capitolul IV
Dispoziții finale

Articolul 13
Măsuri de punere în aplicare

1. Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, cu referire la proceduri, teste și cerințe specifice pentru omologare în conformitate cu prevederile articolelor 5 până la 10 și anexei I sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE. Aceste măsuri includ o definiție mai precisă a caracteristicilor pe care trebuie să le îndeplinească un pneu pentru a fi definit drept „pneu profesional de teren”.

2. În măsura în care prevederile adoptate în conformitate cu alineatul (1) se referă la schimbarea valorilor limită de rezistență la rulare și zgomot de rulare pentru pneuri stabilite în părțile B și C ale anexei I ca rezultat al unor schimbări în procedurile de testare, acestea se stabilesc fără să se coboare nivelul țintă existent în privința protecției mediului înconjurător.

Articolul 14
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 15
Abrogarea

1. Directivele 70/221/CEE, 70/222/CEE, 70/311/CEE, 70/387/CEE, 70/388/CEE, 71/320/CEE, 72/245/CEE, 74/60/CEE, 74/61/CEE, 74/297/CEE, 74/408/CEE, 74/483/CEE, 75/443/CEE, 76/114/CEE, 76/115/CEE, 76/756/CEE, 76/757/CEE, 76/758/CEE, 76/759/CEE, 76/760/CEE, 76/761/CEE, 76/762/CEE, 77/389/CEE, 77/538/CEE, 77/539/CEE, 77/540/CEE, 77/541/CEE, 77/649/CEE, 78/316/CEE, 78/317/CEE, 78/318/CEE, 78/549/CEE, 78/932/CEE, 89/297/CEE, 91/226/CEE, 92/21/CEE, 92/22/CEE, 92/24/CEE, 92/114/CEE, 94/20/CE, 95/28/CE, 96/27/CE, 96/79/CE, 97/27/CE, 98/91/CE, 2000/40/CE, 2001/56/CE, 2001/85/CE, 2003/97/CE se abrogă de la 29 octombrie 2014.

2. Directiva 92/23/CEE se abrogă de la 29 octombrie 2018.

3. Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 16
Intrarea în vigoare

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

Se aplică de la [29 octombrie 2012].

Cu toate acestea, articolul 5 alineatul (3), articolul 6 alineatul (6), articolul 10 alineatul (3), articolul 11 alineatul (10) și articolul 13, precum și punctul 1 litera (a) liniuța (iii), punctul 1 litera (b) liniuța (iii), punctul 1 litera (b) liniuța (iv), punctul 2 litera (c), punctul 3 litera (a) liniuța (iii), punctul 3 litera (b) liniuța (iii), punctul 3 litera (c) liniuța (iii), punctul 3 litera (d) liniuța (iii), punctul 3 litera (e) liniuța (iii) și punctul 3 litera (f) liniuța (i) din anexa II se aplică de la data intrării în vigoare. Punctul 1 litera (a) liniuța (i), punctul 1 litera (b) liniuța (i), punctul 2 litera (a), punctul 3 litera (a) liniuța (i), punctul 3 litera (b) liniuța (i), punctul 3 litera (c) liniuța (i), punctul 3 litera (d) liniuța (i), punctul 3 litera (e) liniuța (i) și punctul 3 litera (f) liniuța (ii) din anexa II se aplică de la 29 octombrie 2014. Punctul 1 litera (a) liniuța (ii), punctul 1 litera (b) liniuța (ii), punctul 2 litera (b), punctul 3 litera (a) liniuța (ii), punctul

3 litera (b) liniuța (ii), punctul 3 litera (c) liniuța (ii), punctul 3 litera (d) liniuța (ii) și punctul 3 litera (e) liniuța (ii) din anexa II se aplică de la 29 octombrie 2018.

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

Adoptat la Bruxelles, […]

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*

ANEXA I

Cerințe pentru pneuri cu privire la aderența pe teren umed, rezistența la rulare și zgomotul de rulare

Partea A- Cerințe pentru aderența pe teren umed

Pneurile din clasa C1 trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

Categoria de utilizare	Indice de aderență pe teren umed (G)
pneu pentru zăpadă cu simbol de viteză („Q” sau mai scăzut cu excepția „H”) indicând o viteză maximă admisibilă nu mai mare de 160 km/h	≥ 0,9
pneu pentru zăpadă cu simbol de viteză („R” sau mai mult la care se adaugă „H”) indicând o viteză maximă admisibilă mai mare de 160 km/h	≥ 1,0
pneu normal (de drum)	≥ 1,1

Partea B- Rezistența la rulare

Valorile maxime ale coeficientului de rezistență la rulare pentru fiecare tip de pneu, măsurate în conformitate cu ISO 28580 nu depășesc următoarele limite:

Tabelul 1

Categoria de pneu	Valoare maximă (kg/tonă) **Primul stadiu**
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Tabelul 2

Categoria de pneu	Valoare maximă (kg/tonă) **Al doilea stadiu**
C1	10,5
C2	9
C3	6,5

Partea C – Zgomot de rulare

1. Nivelurile de zgomot determinate în conformitate cu procedura specificată în măsurile de implementare a prezentului regulament nu depășesc limitele desemnate la punctele 1.1 sau 1.2. Tabelele de la punctele 1.1 și 1.2 reprezintă valorile măsurate, corectate cu temperatura, cu excepția pneurilor C3 și cu toleranța instrumentului și rotunjite în jos până la cea mai apropiată valoare întreagă.

1.1 Pneuri din clasa C1, cu referire la grosimea nominală a secțiunii pneului testat:

pneu din clasa	Grosimea nominală a secțiunii (mm)	Valori limită în dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

1.2 Pneuri din clasele C2 și C3, cu referire la categoria de utilizare a gamei de pneuri:

pneu din clasa	Grosimea nominală a secțiunii (mm)	Valori limită în dB(A)
C2	Normal	72
	Pneuri de tracțiune	73
C3	Normal	73
	Pneuri de tracțiune	75

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 3 până la 10, 12 până la 38, 42 până la 45 și 47 până la 57 se elimină;

ii) Punctul 46 se elimină;

iii) Se adaugă următorul punct 63:

Rubrica nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	Trimiterea la Jurnalul Oficial	Aplicabilitate									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Siguranță generală	[CE) nr. …/… *de inserat numărul acestui regulament*]	[L .., …, p. .. *de inserat trimiterea la acest regulament*]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) Apendicele se modifică după cum urmează:

i) Punctele 3 până la 10, 12 până la 37, 44, 45 și 50 până la 54 ale tabelului se elimină;

ii) Punctul 46 din tabel se elimină;

iii) Se adaugă următorul punct 63:

	Subiect	Referința actului de reglementare	Trimiterea la Jurnalul Oficial	M_1
63	Siguranță generală	[CE) nr. …/… *de inserat numărul acestui regulament*]	[L .., …, p. .. *de inserat trimiterea la acest regulament*]	P/A

ii) În „cheie”, se adăugă următorul text:

P/A: Acest regulament este aplicabil parțial. Obiectivul precis al aplicării este stabilit prin măsurile de punere în aplicare a regulamentului.

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

a) Punctele 3 până la 10, 12 până la 38, 42 până la 45 și 47 până la 57 se elimină;

b) Punctul 46 se elimină;

c) Se adaugă următorul punct 63:

Subiect	Referința actului de reglementare	Trimiterea la Jurnalul Oficial	Astfel cum a fost modificat prin	Aplicabil versiunilor
63. Siguranță generală	[CE) nr. …/… *de inserat numărul acestui regulament*]	[L .., …, p. .. *de inserat trimiterea la acest regulament*]		

3. Anexa XI se modifică după cum urmează:

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

i) Punctele 3 până la 10, 12 până la 38, 44, 45 și 47 până la 54 se elimină;

ii) Punctul 46 se elimină;

iii) Se adaugă următorul punct 63:

Rubrica nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
63	Siguranță generală	[CE) nr. …/… *de inserat numărul acestui regulament*]	P/A	P/A	P/A	P/A

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

i) Punctele 3 până la 10, 12 până la 38, 42 până la 45 și 47 până la 57 se elimină;

ii) Punctul 46 se elimină;

iii) Se adaugă următorul punct 63:

Rubrica 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
63	Siguranță generală	[CE) nr. …/… *de inserat numărul acestui regulament*]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

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

i) Punctele 3 până la 10, 12 până la 37, 44, 45 și 50 până la 54 se elimină;

ii) Punctul 46 se elimină;

iii) Se adaugă următorul punct 63:

Rubrica nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	M_1
63	Siguranță generală	[CE) nr. …/… *de inserat numărul acestui regulament*]	P/A

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

i) Punctele 3 până la 10, 13 până la 36, 42 până la 45 și 47 până la 57 se elimină;

ii) Punctul 46 se elimină;

iii) Se adaugă următorul punct 63:

Rubrica nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Siguranță generală	[CE) nr. …/… *de inserat numărul acestui regulament*]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

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

i) Punctele 3 până la 10, 12 până la 36, 42 până la 45 și 47 până la 57 se elimină;

ii) Punctul 46 se elimină;

iii) Se adaugă următorul punct 58:

Rubrica nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	Macara mobilă din categoria N3
58	Siguranță generală	[CE) nr. …/… *de inserat numărul acestui regulament*]	P/A

(f) „Semnificația literelor” se modifică după cum urmează:

i) Punctele C, U, W_5 și W_6 se elimină.

(ii) Se adaugă următorul text:

„P/A: Acest act reglementar este aplicabil parțial. Obiectivul precis al aplicării este stabilit prin măsurile de punere în aplicare a regulamentului.”