

32005L0064

L 310/10

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

25.11.2005

DIRECTIVA 2005/64/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 26 octombrie 2005
privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare
a acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

(1) În conformitate cu Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz ⁽³⁾, este necesar să se prevadă dispoziții adecvate pentru a asigura că vehiculele omologate aparținând categoriei M₁ și cele aparținând categoriei N₁ pot fi introduse pe piață doar în cazul în care sunt reutilizabile și/sau reciclabile în proporție de cel puțin 85 % din masa lor și sunt reutilizabile și/sau recuperabile în proporție de cel puțin 95 % din masa lor.

(2) Reutilizarea părților componente, reciclarea și recuperarea materialelor constituie o latură esențială a strategiei comunitare de gestionare a deșeurilor. În consecință, este necesar să li se solicite constructorilor de autovehicule și furnizorilor acestora să includă aceste aspecte încă din primele faze de construcție a unor vehicule noi, pentru a facilita tratarea vehiculelor când ajung la sfârșitul duratei lor de viață.

(3) Prezenta directivă este una din directivele speciale din cadrul sistemului comunitar de omologare a vehiculelor, instituit prin Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽⁴⁾.

(4) Acest sistem de omologare de tip pentru întregul vehicul este în prezent obligatoriu pentru vehiculele aparținând categoriei M₁ și va fi extins în viitorul apropiat la toate categoriile de vehicule. În consecință, este necesar să se includă aceste măsuri privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și valorificare a vehiculelor în sistemul de omologare a vehiculelor.

(5) Prin urmare, este necesar să se prevadă dispoziții pentru a lua în considerare faptul că vehiculele din categoria N₁ nu sunt încă incluse în sistemul de omologare a vehiculelor.

(6) Constructorul ar trebui să pună la dispoziția autorității de omologare toate informațiile tehnice relevante privind materialele componente și masele corespunzătoare ale acestora pentru a permite verificarea calculelor constructorului în conformitate cu standardul ISO 22628:2002.

(7) Calculele constructorului pot fi validate corect în momentul omologării vehiculului doar în cazul în care acesta a aplicat mecanisme și proceduri satisfăcătoare pentru a gestiona toate informațiile pe care le primește de la furnizori. Înainte de a se putea acorda orice omologare, autoritatea competentă ar trebui să facă o evaluare preliminară a acestor mecanisme și proceduri și să emită un certificat prin care să ateste că acestea sunt satisfăcătoare.

⁽¹⁾ JO C 74, 23.3.2005, p. 15.

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 14 aprilie 2005 (nepublicat încă în *Jurnalul Oficial*) și Decizia Consiliului din 6 octombrie 2005.

⁽³⁾ JO L 269, 21.10.2000, p. 34, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Decizia 2005/673/CE a Consiliului (JO L 254, 30.9.2005, p. 69).

⁽⁴⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2005/49/CE a Comisiei (JO L 194, 26.7.2005, p. 12).

- (8) Este necesar să se evalueze relevanța diferitelor date introduse în calculele gradelor de reciclare și recuperare, în conformitate cu procedeele de tratare a vehiculelor scoase din uz. În consecință, constructorul ar trebui să recomande o strategie pentru procedeele de tratare a vehiculelor scoase din uz și să furnizeze autorității competente detalii în această privință. Această strategie ar trebui să aibă la bază tehnologii confirmate, disponibile sau în curs de dezvoltare la data solicitării omologării vehiculului.
- (9) Vehiculele cu destinație specială se proiectează pentru a îndeplini o funcție specifică și necesită adaptări speciale ale caroseriei care nu sunt în întregime sub controlul constructorului. În consecință, gradele de reciclare și recuperare nu pot fi calculate corect. Prin urmare, cerințele de calcul ar trebui să excludă aceste vehicule.
- (10) Vehiculele incomplete constituie o proporție semnificativă a vehiculelor din categoria N₁. Constructorul vehiculului de bază nu este în măsură să calculeze gradele de reciclare și recuperare pentru vehiculele complete deoarece datele privind etapele ulterioare de construcție nu sunt disponibile în etapa de proiectare a vehiculelor de bază. Prin urmare, ar trebui să se ceară ca doar vehiculul de bază să respecte dispozițiile prezentei directive.
- (11) Cotele de piață ale vehiculelor produse în serie mică sunt foarte limitate, astfel încât vor exista foarte puține beneficii pentru mediu în cazul în care acestea trebuie să respecte dispozițiile prezentei directive. Prin urmare, acestea ar trebui excluse de la anumite dispoziții ale prezentei directive.
- (12) În conformitate cu Directiva 2000/53/CE, este necesar să se ia măsuri adecvate, în interesul siguranței circulației rutiere și al protecției mediului, pentru a preveni reutilizarea anumitor părți componente care au fost demontate de pe vehicule scoase din uz. Aceste măsuri ar trebui să fie limitate la reutilizarea pieselor pentru construcția de vehicule noi.
- (13) Dispozițiile prezentei directive vor impune constructorilor să furnizeze date noi privind omologarea și, prin urmare, aceste caracteristici ar trebui să fie reflectate în Directiva 70/156/CEE, care stabilește lista completă a datelor care trebuie să fie transmise pentru omologare. Prin urmare, este necesar ca această directivă să fie modificată în consecință.
- (14) Măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnic și științific al prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 13 alineatul (3) din Directiva 70/156/CEE.
- (15) Întrucât obiectivul prezentei directive, respectiv minimizarea impactului vehiculelor scoase din uz asupra mediului prin impunerea obligativității ca vehiculele să fie proiectate, începând cu faza de concepție în așa fel încât să faciliteze reutilizarea, reciclarea și recuperarea, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre acționând individual, însă, dată fiind amploarea acestei acțiuni, poate fi mai bine realizat la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este definit la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru a realiza acest obiectiv.
- (16) În conformitate cu alineatul (34) din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare⁽¹⁾, statele membre vor fi încurajate să redacteze și să facă publice, pentru ele însele și în interesul Comunității, propriile tabele care vor ilustra, în măsura în care este posibil, corelația dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectul

Prezenta directivă stabilește dispozițiile administrative și tehnice pentru omologarea vehiculelor menționate la articolul 2 pentru a garanta că părțile lor componente și materialele pot fi reutilizate, reciclate și recuperate în proporțiile minime prevăzute în anexa I.

Prezenta directivă stabilește dispozițiile specifice pentru a garanta că refolosirea unor părți componente nu prezintă pericol pentru siguranță sau mediu.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezenta directivă se aplică vehiculelor aparținând categoriilor M₁ și N₁, astfel cum sunt definite în partea A a anexei II la Directiva 70/156/CEE, precum și părților componente noi sau refolosite ale acestor vehicule.

⁽¹⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

Articolul 3**Exceptări**

Fără a aduce atingere aplicării dispozițiilor articolului 7, prezenta directivă nu se aplică:

- (a) vehiculelor cu destinație specială, astfel cum sunt definite în partea A punctul 5 din anexa II la Directiva 70/156/CEE;
- (b) vehiculelor construite în mai multe etape aparținând categoriei N_1 , cu condiția ca vehiculul de bază să respecte prevederile prezentei directive;
- (c) vehiculelor produse în serii mici, menționate la articolul 8 alineatul (2) litera (a) din Directiva 70/156/CEE.

Articolul 4**Definiții**

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- 1. „vehicul” înseamnă un autovehicul;
- 2. „parte componentă” înseamnă orice piesă sau ansamblu de piese care sunt incluse într-un vehicul în momentul producerii sale. Cuprinde de asemenea componente și unități tehnice separate, astfel cum sunt definite la articolul 2 din Directiva 70/156/CEE;
- 3. „tip de vehicul” înseamnă tipul unui vehicul definit în partea B punctele 1 și 3 din anexa II la Directiva 70/156/CEE;
- 4. „vehicul scos din uz” înseamnă un vehicul astfel cum este definit la articolul 2 punctul 2 din Directiva 2000/53/CE;
- 5. „vehicul de referință” înseamnă versiunea din cadrul unui tip de vehicul identificată de către autoritatea de omologare, după consultarea constructorului și în conformitate cu criteriile prevăzute în anexa I, ca fiind cea mai problematică din punct de vedere al reutilizării, reciclării și recuperării;
- 6. „vehicul construit în mai multe etape” înseamnă un vehicul care rezultă în urma unui proces de construcție format din mai multe etape;
- 7. „vehicul de bază” înseamnă un vehicul, astfel cum este definit la articolul 2 liniuța a patra din Directiva 70/156/CEE, folosit în etapa de demarare a unei construcții în mai multe etape;
- 8. „construcție în mai multe etape” înseamnă un proces prin care vehiculul este produs în mai multe etape prin adăugarea unor părți componente la un vehicul de bază sau prin modificarea acestor părți componente;
- 9. „reutilizare” înseamnă reutilizarea astfel cum este definită la articolul 2 punctul 6 din Directiva 2000/53/CE;
- 10. „reciclare” înseamnă reciclarea astfel cum este definită la articolul 2 punctul 7 prima teză din Directiva 2000/53/CE;
- 11. „recuperarea energiei” înseamnă recuperarea energiei astfel cum este definită la articolul 2 punctul 7 teza a doua din Directiva 2000/53/CE;
- 12. „recuperare” înseamnă recuperare astfel cum este definită la articolul 2 punctul 8 din Directiva 2000/53/CE;
- 13. „posibilitatea de reutilizare” înseamnă potențialul de refolosire a unor părți componente provenind de la un vehicul scos din uz;
- 14. „posibilitatea de reciclare” înseamnă potențialul de reciclare a unor părți componente sau materiale provenind de la un vehicul scos din uz;
- 15. „posibilitatea de recuperare” înseamnă potențialul de recuperare a unor părți componente sau materiale provenind de la un vehicul scos din uz;
- 16. „gradul de reciclare a unui vehicul (R_{cyc})” înseamnă procentul din masa unui vehicul nou, care ar putea fi refolosit și reciclat;
- 17. „gradul de recuperare a unui vehicul (R_{cov})” înseamnă procentul din masa unui vehicul nou care ar putea fi refolosit și recuperat;
- 18. „strategie” înseamnă un plan pe scară largă alcătuit din acțiuni coordonate și măsuri tehnice care urmează să fie luate în vederea demontării, concasării sau a unor procese asemănătoare, a reciclării și recuperării materialelor pentru a asigura posibilitatea de realizare a gradelor propuse de reciclare și recuperare în momentul în care vehiculul este în faza de construcție;
- 19. „masă” înseamnă masa unui vehicul în stare de funcționare, astfel cum este definită la punctul 2.6 din anexa I la Directiva 70/156/CEE, dar excluzând șoferul, a cărui masă este evaluată la 75 kg;

20. „organism competent” înseamnă o entitate, de exemplu, un serviciu tehnic sau alt organism existent, notificat de un stat membru pentru a efectua evaluarea preliminară a constructorului și pentru a elibera un certificat de conformitate, în conformitate cu recomandările din prezenta directivă. Organismul competent poate fi autoritatea de omologare, cu condiția documentării adecvate a competenței sale în acest domeniu.

Articolul 5

Dispoziții privind omologarea

(1) Statele membre acordă, după caz, omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip, în privința posibilităților de reutilizare, reciclare și recuperare doar acelor tipuri de vehicule care îndeplinesc cerințele prezentei directive.

(2) Pentru aplicarea alineatului (1), constructorul pune la dispoziția autorității de omologare informațiile tehnice detaliate necesare calculelor și verificărilor menționate în anexa I privind natura materialelor folosite la construcția vehiculului și a părților componente ale acestuia. În cazurile în care aceste informații sunt reglementate de drepturile de proprietate intelectuală sau constituie cunoștințe specifice ale constructorilor sau furnizorilor săi, constructorul sau furnizorii săi furnizează suficiente informații pentru a permite ca aceste calcule să fie efectuate corect.

(3) În ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, statele membre se asigură că modelul de fișă de informații menționat în anexa II la prezenta directivă este folosit de către constructor atunci când transmite o solicitare pentru omologarea CE de tip a vehiculului, în sensul articolului 3 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE.

(4) La acordarea omologării CE de tip în sensul articolului 4 alineatul (3) din Directiva 70/156/CEE, autoritatea de omologare folosește modelul certificatului de omologare CE de tip prevăzut în anexa III la prezenta directivă.

Articolul 6

Evaluarea preliminară a constructorului

(1) Statele membre nu acordă omologarea de tip fără a se asigura mai întâi că au fost aplicate de către constructor dispozițiile și procedurile corespunzătoare, în conformitate cu punctul 3 din anexa IV, pentru a gestiona corect aspectele legate de posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare reglementate de prezenta directivă. După efectuarea acestei evaluări preliminare,

constructorului i se acordă un certificat numit „Certificat de conformitate cu anexa IV” (denumit în continuare certificat de conformitate).

(2) În cadrul evaluării preliminare a constructorului, statele membre se asigură că materialele folosite pentru construcția unui tip de vehicul sunt în conformitate cu dispozițiile articolului 4 alineatul (2) litera (a) din Directiva 2000/53/CE.

Comisia stabilește, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 9, normele detaliate necesare pentru verificarea respectării acestei dispoziții.

(3) În sensul alineatului (1), constructorul recomandă o strategie pentru a asigura demontarea, re folosirea părților componente, reciclarea și recuperarea materialelor. Strategia ia în considerare tehnologiile disponibile confirmate sau în curs de dezvoltare în momentul în care se solicită omologarea vehiculului.

(4) Statele membre numesc un organism competent, în conformitate cu punctul 2 din anexa IV, pentru a efectua evaluarea preliminară a constructorului și pentru a emite certificatul de conformitate.

(5) Certificatul de conformitate include documentația adecvată și descrie strategia recomandată de către constructor. Organismul competent folosește modelul prevăzut în apendicele la anexa IV.

(6) Certificatul de conformitate rămâne valabil cel puțin doi ani de la data eliberării, înainte de a se realiza noi verificări.

(7) Constructorul informează organismul competent despre orice schimbare semnificativă care ar putea afecta relevanța certificatului de conformitate. După consultarea constructorului, organismul competent decide dacă sunt necesare noi verificări.

(8) La sfârșitul perioadei de valabilitate a certificatului de conformitate, organismul competent emite, după caz, un nou certificat de conformitate sau extinde valabilitatea acestuia pentru o perioadă de încă doi ani. Organismul competent emite un nou certificat în cazurile în care i-au fost supuse atenției modificări importante.

Articolul 7

Reutilizarea părților componente

Părțile componente enumerate în anexa V:

- (a) se consideră că nu sunt reutilizabile pentru calculul gradelor de reciclare și recuperare;
- (b) nu sunt reutilizate la construcția vehiculelor reglementate de Directiva 70/156/CEE.

Articolul 8

Modificări aduse Directivei 70/156/CEE

Directiva 70/156/CEE se modifică în conformitate cu anexa VI la prezenta directivă.

Articolul 9

Modificări

Modificările prezentei directive necesare pentru a o adapta la progresul științific și tehnic se adoptă de către Comisie în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 13 alineatul (3) din Directiva 70/156/CEE.

Articolul 10

Date pentru punerea în aplicare a omologării

(1) De la 15 decembrie 2006, în ceea ce privește un tip de vehicul care este în conformitate cu cerințele prevăzute de prezenta directivă, statele membre:

(a) nu refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip;

(b) nu interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi.

(2) De la 15 decembrie 2008, în ceea ce privește un tip de vehicul care nu este în conformitate cu cerințele prevăzute de prezenta directivă, statele membre:

(a) refuză acordarea omologării CE de tip;

(b) refuză acordarea omologării naționale de tip.

(3) De la 15 iulie 2010, în cazul în care nu sunt îndeplinite cerințele prezentei directive, statele membre:

(a) consideră certificatele de conformitate care însoțesc vehiculele noi ca nemaifiind valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE;

(b) refuză înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi, cu excepția cazului în care se aplică articolul 8 alineatul (2) litera (b) din Directiva 70/156/CEE.

(4) Articolul 7 se aplică începând cu 15 decembrie 2006.

Articolul 11

Transpunerea

(1) Statele membre adoptă și publică până la 15 decembrie 2006 actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele acestor dispoziții.

Statele membre aplică aceste dispoziții începând cu 15 decembrie 2006.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunitate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

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

Articolul 13

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasburg, 26 octombrie 2005.

Pentru Parlamentul European

Președintele

J. BORRELL FONTELLES

Pentru Consiliu

Președintele

D. ALEXANDER

ANEXĂ

LISTA ANEXELOR

Anexa I: Cerințe

Anexa II: Fișă de informații pentru omologarea CE de tip a unui vehicul

Anexa III: Model de certificat de omologare CE de tip

Anexa IV: Evaluarea preliminară a constructorului

Apendice: model de certificat de conformitate

Anexa V: Părți componente considerate nereutilizabile

Anexa VI: Modificări aduse Directivei 70/156/CEE

ANEXA I

CERINȚE

1. Vehiculele aparținând categoriei M_1 și cele aparținând categoriei N_1 se construiesc astfel încât să fie:

— reutilizabile și/sau reciclabile în proporție de minim 85 % din masă și

— reutilizabile și/sau recuperabile în proporție de minim 95 % din masă,

astfel cum se determină prin procedurile prevăzute în prezenta anexă.

2. În scopul omologării, constructorul are obligația de a depune un formular de prezentare a datelor, completat corespunzător, stabilit în conformitate cu anexa A la standardul ISO 22628: 2002. Acest formular conține repartizarea materialelor.

Formularul este însoțit de o listă cu componentele demontate, declarate de constructor pentru etapa de demontare, precum și de procesul pe care constructorul îl recomandă pentru tratarea acestora.

3. Pentru aplicarea punctelor 1 și 2, constructorul demonstrează în mod satisfăcător autorității de omologare că vehiculele de referință îndeplinesc cerințele. Se aplică metoda de calcul recomandată în anexa B la standardul ISO 22628: 2002.

Cu toate acestea, constructorul trebuie să fie în situația de a demonstra că orice versiune din cadrul tipului de vehicul respectă cerințele prezentei directive.

4. În scopul alegerii vehiculelor de referință, se va ține seama de următoarele criterii:

— tipul caroseriei;

— nivelele amenajărilor disponibile ⁽¹⁾;

— echipamentul opțional ⁽¹⁾ disponibil care poate fi montat sub responsabilitatea constructorului.

5. În cazul în care autoritatea de omologare și constructorul nu reușesc să identifice împreună cea mai problematică versiune din cadrul unui tip de vehicul, în ceea ce privește reutilizarea, reciclarea și recuperarea, se alege un vehicul de referință:

(a) pentru fiecare „tip de caroserie”, astfel cum este definit în partea C punctul 1 din anexa II la Directiva 70/156/CEE în cazul vehiculelor din categoria M_1 ;

(b) pentru fiecare „tip de caroserie”, respectiv furgon, șasiu-cabină, autocamionetă etc., în cazul vehiculelor din categoria N_1 .

⁽¹⁾ Adică tapițerie de piele, echipament radio inclus, aer condiționat, roți din aliaje etc.

6. Pentru efectuarea calculelor, anvelopele se consideră ca fiind reciclabile.
 7. Masele se exprimă în kg cu o zecimală. Gradele se calculează în procente cu o zecimală, apoi se rotunjesc după cum urmează:
 - (a) în cazul în care cifra care urmează după virgulă este între 0 și 4, totalul se rotunjește prin lipsă;
 - (b) în cazul în care cifra care urmează după virgulă este între 5 și 9, totalul se rotunjește prin adaos.
 8. Pentru verificarea calculelor la care se face trimitere în această anexă, autoritatea de omologare se asigură că formularul de prezentare a datelor menționat la punctul 2 corespunde cu strategia recomandată anexată la certificatul de conformitate prevăzut la articolul 6 alineatul (1) din prezenta directivă.
 9. Pentru verificarea materialelor și a maselor pieselor componente, constructorul pune la dispoziția autorității de omologare vehiculele și părțile componente considerate necesare de către aceasta.
-

ANEXA II

FIȘĂ DE INFORMAȚII PENTRU OMOLOGAREA CE DE TIP A VEHICULELOR

în conformitate cu anexa I la Directiva 70/156/CEE a Consiliului ⁽¹⁾ cu privire la omologarea CE de tip a vehiculelor având în vedere posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora

Următoarele informații, dacă este cazul, trebuie să fie furnizate în trei exemplare și să includă un cuprins. Desenele trebuie să fie la o scară adecvată și suficient de detaliate în format A4 sau într-un dosar A4. Fotografii, dacă există, trebuie să fie suficient de detaliate.

0. GENERALITĂȚI
- 0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):
- 0.2. Tipul:
- 0.2.0.1. Șasiu:
- 0.2.1. Denumirea sau denumirile comerciale [în cazul în care sunt disponibile]:
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, în cazul în care sunt marcate pe vehicul ^(b):
- 0.3.1. Amplasarea marcatului:
- 0.4. Categoria vehiculului ^(c):
- 0.5. Numele și adresa constructorului:
- 0.8. Adresa sau adresele fabricilor de asamblare:
1. CARACTERISTICI CONSTRUCTIVE GENERALE ALE VEHICULULUI
- 1.1. Fotografii și/sau desene ale vehiculului reprezentativ:
- 1.2. Desen cu cote dimensionale al întregului vehiculul:
- 1.3. Numărul osiilor și al roților:
- 1.3.1. Numărul și poziția osiilor cu roți duble:

⁽¹⁾ Numerotarea punctelor și notele de subsol folosite în această fișă de informații corespund celor cuprinse în anexa I la Directiva 70/156/CEE. Punctele nerelevante în sensul prezentei directive sunt omise.

- 1.3.3. Punțile motoare (numărul, poziția, cuplajul cu celelalte osii):
- 1.7. Cabina de conducere (cabină avansată sau cabină retrasă) ⁽²⁾:
3. MOTORUL ⁽⁴⁾ (în cazul unui vehicul care poate funcționa fie cu benzină, motorină etc. fie în combinație cu alt combustibil, rubricile se repetă ^(*))
- 3.1. „Constructor”:
- 3.2. Motor cu ardere internă
- 3.2.1. Informații caracteristice privind motorul
- 3.2.1.1. Principiul de funcționare: aprindere prin scânteie/aprindere prin compresie, în patru timpi/în doi timpi ⁽¹⁾
- 3.2.1.2. Numărul și dispunerea cilindrilor:
- 3.2.1.3. Capacitatea motorului: ... cm³
- 3.2.2. Combustibil: motorină/benzină/LPG/GN/etanol ⁽¹⁾:
4. TRANSMISIA ⁽⁵⁾
- 4.2. Tipul transmisiei (mecanică, hidraulică, electrică etc.):
- 4.5. Cutia de viteze
- 4.5.1. Tipul [manual/automată/CVT (transmisie cu variație continuă)] ⁽¹⁾
- 4.9. Dispozitiv pentru blocarea diferențialului: da/nu/opțional ⁽¹⁾
9. CAROSERIA
- 9.1. Tipul de caroserie:
- 9.3.1. Configurația ușilor și numărul acestora:
- 9.10.3. Scaune
- 9.10.3.1. Număr:

⁽¹⁾ Numerotarea punctelor și notele de subsol folosite în această fișă de informații corespund celor cuprinse în anexa I la Directiva 70/156/CEE. Punctele nerelevante în sensul prezentei directive sunt omise.

15. POSIBILITĂȚILE DE REUTILIZARE, RECICLARE ȘI RECUPERARE
- 15.1. Versiunea căreia aparține vehiculul de referință:
- 15.2. Masa vehiculului de referință cu caroserie sau masa șasiului cu cabină, fără caroserie și/sau dispozitiv de cuplare în cazul în care constructorul nu montează caroseria și/sau dispozitivul de cuplare (inclusiv lichide, unelte, roată de rezervă, dacă este prevăzută) fără șofer:
- 15.3. Masele materialelor vehiculului de referință
- 15.3.1. Masa materialului luat în considerare în etapa de tratare prealabilă^{##}:
- 15.3.2. Masa materialului luat în considerare în etapa de demontare^{##}:
- 15.3.3. Masa materialului luat în considerare în faza de tratare a reziduurilor nemetalice, considerat reciclabil^{##}:
- 15.3.4. Masa materialului luat în considerare în faza de tratare a reziduurilor nemetalice, considerat cu potențial de recuperare energetică^{##}:
- 15.3.5. Repartizarea materialelor^{##}:
- 15.3.6. Masa totală a materialelor care sunt reutilizabile și/sau reciclabile:
- 15.3.7. Masa totală a materialelor care sunt reutilizabile și/sau recuperabile:
- 15.4. Grade
- 15.4.1. Gradul de reciclare „R_{cyc} (%)”:
- 15.4.2. Gradul de recuperare „R_{cov} (%)”:
-

ANEXA III

MODEL DE CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Format maxim: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității de omologare CE de tip
--

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip ⁽¹⁾ a unui tip de vehicul
- extinderea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- refuzul omologării CE de tip ⁽¹⁾

având în vedere Directiva 2005/64/CE,

numărul omologării CE de tip:

Motivul prelungirii:

SECȚIUNEA 1

0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):

0.2. Tipul:

0.2.1. Denumirea sau denumirile comerciale ⁽²⁾:

0.3. Mijloace de identificare a tipului, în cazul în care sunt marcate pe vehicul:

0.3.1. Amplasarea marcajului:

⁽¹⁾ Se suprimă în cazul în care nu este aplicabil.⁽²⁾ În cazul în care nu este disponibil la momentul acordării omologării CE de tip, acest punct se completează până la data introducerii pe piață a vehiculului.

- 0.4. Categoria vehiculului ⁽¹⁾:
- 0.5. Numele și adresa constructorului:
- 0.8. Numele și adresa sau adresele fabricilor de asamblare:
- [...]

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare:
- Gradul (gradele) de reciclare ale vehiculului (vehiculelor) de referință:
- Gradul (gradele) de recuperare ale vehiculului (vehiculelor) de referință:
2. Serviciul tehnic responsabil cu desfășurarea încercărilor:
3. Data raportului de încercare:
4. Referința raportului de încercare:
5. Observații (în cazul în care există):
6. Anexe: pachet de informații și index
7. Vehiculul îndeplinește/nu îndeplinește ⁽²⁾ cerințele tehnice ale prezentei directive:
-

(Loc)

(Semnătura)

(Data)

Anexe: Pachet de informații.

⁽¹⁾ Astfel cum este definită în partea A a anexei II la Directiva 70/156/CEE.

⁽²⁾ Se suprimă în cazul în care nu este aplicabil.

ANEXA IV

EVALUAREA PRELIMINARĂ A CONSTRUCTORULUI**1. Scopul prezentei anexe**

Prezenta anexă descrie evaluarea preliminară care trebuie efectuată de către organismul competent pentru a se asigura că dispozițiile și procedurile necesare au fost aplicate de către constructor.

2. Organismul competent

Organismul competent are obligația de a respecta standardul EN 45012: 1989 sau ghidul ISO/IEC 62:1996 privind criteriile generale pentru organismele de certificare care folosesc sistemul de certificare a calității în ceea ce privește sistemul de management aplicat de constructor.

3. Verificări care urmează să fie efectuate de către organismul competent

3.1. Organismul competent se asigură că măsurile necesare au fost luate de către constructor în vederea:

- (a) colectării de date corespunzătoare de-a lungul întregului lanț de aprovizionare, privind în special natura și masa tuturor materialelor folosite la construcția vehiculelor, pentru a efectua calculele necesare în conformitate cu prezenta directivă;
- (b) păstrării la dispoziția sa a tuturor celorlalte date corespunzătoare referitoare la vehicul necesare pentru procesul de calcul, cum ar fi volumul fluidelor etc.;
- (c) verificării în mod corespunzător a informațiilor primite de la furnizori;
- (d) gestionării repartizării materialelor;
- (e) capacității de a efectua calcule ale gradelor de reciclare și recuperare în conformitate cu standardul ISO 22628: 2002;
- (f) marcării părților componente fabricate din polimeri și elastomeri în conformitate cu Decizia 2003/138/CE a Comisiei din 27 februarie 2003 de stabilire a standardelor de codificare a materialelor și componentelor pentru vehicule în conformitate cu Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz ⁽¹⁾;
- (g) asigurării că nici o parte componentă enumerată în anexa V nu este refolosită la construcția de vehicule noi.

3.2. Constructorul pune la dispoziția organismului competent toate informațiile relevante sub formă de documentație. În special reciclarea și recuperarea materialelor sunt documentate în mod corespunzător.

⁽¹⁾ JO L 53, 28.2.2003, p. 58.

APENDICELE LA ANEXA IV

MODEL DE CERTIFICAT DE CONFORMITATE

CERTIFICAT DE CONFORMITATE
CU ANEXA IV LA DIRECTIVA 2005/64/CE

Nr. [..... număr de referință]

[..... organismul competent]

certifică următoarele

(Constructorul):

(Adresa constructorului):

respectă dispozițiile anexei IV la Directiva 2005/64/CE.

Au fost efectuate verificări la:

de către (numele și adresa organismului competent):

Numărul raportului:

Certificatul este valabil până la [..... data]

Întocmit la [..... locul]

La [..... data]

[..... semnătura]



Anexe: Descrierea strategiei recomandate de constructor în domeniul reutilizării, reciclării și recuperării.

ANEXA V

PĂRȚI COMPONENTE CONSIDERATE A FI NEREUTILIZABILE**1. Introducere**

Această anexă se aplică părților componente ale vehiculelor aparținând categoriei M₁ și ale celor aparținând categoriei N₁ care nu trebuie să fie reutilizate la construcția autovehiculelor noi.

2. Lista părților componente

- toate sistemele airbag ⁽¹⁾, inclusiv perne de aer, elemente de acționare pirotehnice, unități de control electronic și senzori;
- sisteme automate sau neautomate de centuri de siguranță, inclusiv chingi, cataramă, retractoare, elemente de acționare pirotehnice;
- scaune (doar în cazurile în care sistemele de ancorare ale centurilor de siguranță și/sau airbag-urile sunt incorporate în scaun);
- mecanisme de blocare a direcției care acționează asupra coloanei de direcție;
- dispozitive de imobilizare, inclusiv transpondere și unitățile electronice de control;
- sisteme pentru tratarea emisiilor (ex. convertoare catalitice, filtre de particule);
- amortizoare de zgomot la evacuare.

⁽¹⁾ Atunci când airbag-ul este introdus în interiorul volanului, volanul însuși.

ANEXA VI

MODIFICĂRI ADUSE DIRECTIVEI 70/156/CEE

Directiva 70/156/CEE se modifică după cum urmează:

1. Următoarele puncte se adaugă la anexa I:

„15. POSIBILITĂȚILE DE REUTILIZARE, RECICLARE ȘI RECUPERARE

15.1. Versiunea căreia aparține vehiculul de referință:

15.2. Masa vehiculului de referință cu caroserie sau masa șasiului cu cabină, fără caroserie și/sau dispozitiv de cuplare în cazul în care constructorul nu montează caroseria și/sau dispozitivul de cuplare (inclusiv lichide, unelte, roată de rezervă, dacă este prevăzută) fără șofer:

15.3. Masele materialelor vehiculului de referință

15.3.1. Masa materialului luat în considerare în etapa de tratare prealabilă: (##)

15.3.2. Masa materialului luat în considerare în etapa de demontare: (##)

15.3.3. Masa materialului luat în considerare în faza de tratare a reziduurilor nemetalice, considerat reciclabil (##):

15.3.4. Masa materialului luat în considerare în faza de tratare a reziduurilor nemetalice, considerat cu potențial de recuperare energetică (##):

15.3.5. Repartizarea materialelor (##):

15.3.6. Masa totală a materialelor care sunt reutilizabile și/sau reciclabile:

15.3.7. Masa totală a materialelor care sunt reutilizabile și/sau recuperabile:

15.4. Grade

15.4.1. Gradul de reciclare « R_{cyc} (%)»:

15.4.2. Gradul de recuperare « R_{cov} (%)»:

(##) Acești termeni sunt definiți în standardul ISO 22628: 2002. (##) Acești termeni sunt definiți în standardul ISO 22628: 2002. (##) Acești termeni sunt definiți în standardul ISO 22628: 2002. (##) Acești termeni sunt definiți în standardul ISO 22628: 2002.

(##) Acești termeni sunt definiți în standardul ISO 22628: 2002.”

2. Următorul punct se adaugă la partea I din anexa IV:

Obiect	Nr. directivei	Trimitere la Jurnalul Oficial	Aplicabilitate												
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄			
„59. Posibilitatea de reciclare	2005/64/CE	L 310, 25 noiembrie 2005, p. 10	X	-	-	X	-	-							”

3. Anexa XI se modifică după cum urmează:

(a) se adaugă următorul punct la apendicele 1:

Punct	Obiect	Numărul directivei	M ₁ ≤ 2 500 ¹ kg	M ₁ > 2 500 ¹ kg	M ₂	M ₃
„59.	Posibilitatea de reciclare	2005/64/CE	N/A	N/A	-	-”

(b) se adaugă următorul punct la apendicele 2:

Punct	Obiect	Nr. directivei	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„59.	Posibilitatea de reciclare	2005/64/CE	N/A	-	-	N/A	-	-	-	-	-	-”

(c) se adaugă următorul punct la apendicele 3:

Punct	Obiect	Nr. directivei	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„59.	Posibilitatea de reciclare	2005/64/CE	-	-	N/A	-	-	-	-	-	-”