

RO

RO

RO



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.10.2010
COM(2010) 542 final

2010/0271 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

Regulamentul (UE) Nr. .../2010 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri

(Text cu relevanță pentru SEE)

EN

{SEC(2010) 1151}

{SEC(2010) 1152}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Termenul „Vehicule din categoria L” se referă la un spectru larg de vehicule de diferite tipuri cu două, trei sau patru roți, de exemplu motoretele cu două și trei roți, motocicletele cu două și trei roți și motocicletele cu ataș. Exemple de vehicule cu patru roți, denumite și cvadricicluri, sunt vehiculele de tip „Quad” și miniautomobilele.

În prezent, cerințele de omologare de tip pentru vehiculele noi de categoria L sunt specificate în Directiva 2002/24/CE¹ a Parlamentului European și a Consiliului („directiva cadru”). În plus, o serie de directive menționate în directiva cadru conțin cerințe tehnice detaliate cu privire la vehiculele de categoria L.

Comisia a identificat câteva probleme-cheie legate de dispozițiile actuale privind omologarea de tip a vehiculelor din categoria L noi:

- complexitatea cadrului legislativ;
- nivelul emisiilor și creșterea ponderii acestora în ansamblul emisiilor generate de transportul rutier, care, în general, se află în scădere;
- aspecte privind siguranța în funcționare a vehiculelor legate de cerințele de omologare de tip;
- lipsa unui cadru legislativ pentru vehicule dotate cu tehnologii noi;
- vânzarea și înmatricularea unor anumite tipuri de vehicule, sisteme sau unități tehnice separate importate pe piața UE, care nu respectă cerințele de omologare de tip în vigoare cu privire la siguranța în funcționare a vehiculelor și/sau cu privire la protecția mediului.

• Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

- Directiva cadru 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹
- Directivele:

93/14/CEE ²	93/30/ CEE ³	93/33/ CEE ⁴	93/93/ CEE ⁵	95/1/CE ⁶
97/24/ CE ⁷	2000/7/ CE ⁸	2002/51/ CE ⁹	2009/62/ CE ¹⁰	2009/67/ CE ¹¹
	2009/78/ CE ¹²	2009/79/ CE ¹³	2009/80/ CE ¹⁴	2009/139/ CE ¹⁵

¹ JO L 124, 9.5.2002, p. 1.

² JO L 121, 15.5.1993, p. 1.

³ JO L 188, 29.7.1993, p. 1

⁴ JO L 188, 29.7.1993, p. 32

⁵ JO L 311, 14.12.1993, p. 76

⁶ JO L 52, 8.3.1995, p. 1

Legislația referitoare la omologarea de tip face obiectul inițiativei politice „CARS 21”¹⁶. Această inițiativă a fost lansată în anul 2005 cu scopul de a efectua o revizuire a reglementărilor și politicii legate de sectorul automobilistic și de a oferi consiliere Comisiei cu privire la opțiunile de politică viitoare. Unul dintre motivele care a stat la baza înființării grupului CARS 21 a fost îngrijorarea exprimată de părțile interesate în sectorul automobilistic privind costurile ridicate pe care le implică reglementările, costuri care au un efect negativ asupra competitivității și care duc la creșterea inutilă a prețului autovehiculelor. Raportul final CARS 21¹⁷ a concluzionat că, în timp ce majoritatea legislației actuale trebuie păstrată pentru a asigura protecția cetățenilor și a mediului, un proces de simplificare ar trebui întreprins pentru a raționaliza cadrul de reglementare și a face progrese în direcția armonizării internaționale a cerințelor. Această operație de simplificare a fost planificată în „Al doilea raport de activitate al Comisiei privind strategia pentru simplificarea cadrului de reglementare”¹⁸. Orice inițiativă avută în vedere trebuie să fie conformă cu această strategie.

În conformitate cu strategia europeană privind calitatea aerului¹⁹, Uniunea Europeană a elaborat în mod constant norme din ce în ce mai stricte privind emisiile autovehiculelor, în special în legătură cu emisiile de hidrocarburi, de monoxid de carbon, de oxizi de azot și de particule. Acesta va fi și cazul prezentei propuneri de cadru de reglementare pentru vehiculele din categoria L.

Măsurile privind omologarea de tip din prezentul cadru de reglementare sunt, de asemenea, conforme cu Planul european de acțiune pentru siguranța rutieră 2011-2020 și cu Carta Europeană a Siguranței Rutiere (ERSC)²⁰, 2000-2010. Carta ERSC avea drept obiectiv reducerea la jumătate a numărului de decese rutiere până în 2010. Din păcate, conducătorii de vehicule din categoria L constituie un grup vulnerabil, care înregistrează procentul cel mai ridicat de decese și vătămări dintre toți participanții la traficul rutier.

În sfârșit, prezenta propunere include un număr de dispoziții din Decizia Nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului²¹ privind un cadru comun pentru comercializarea produselor, cu scopul de a ameliora punerea în aplicare și respectarea noului regulament. Aceste dispoziții precizează responsabilitățile operatorilor economici în lanțul de aprovizionare, precum și autoritățile implicate în supravegherea pieței în cauză, în special în legătură cu supravegherea ulterioară punerii pe piață și cu controlul produselor care intră pe piața Uniunii Europene. De asemenea, sunt înăsprite exigențele pe care organismele sau organizațiile, cărora statele membre le pot delega unele sarcini de evaluare a vehiculelor,

7 JO L 226, 18.8.1997, p. 1

8 JO L 106, 3.5.2000, p. 1

9 JO L 252, 20.9.2002, p. 20

10 JO L 198, 30.7.2009, p. 20

11 JO L 222, 25.8.2009, p. 1

12 JO L 231, 3.9.2009, p. 8

13 JO L 201, 1.8.2009, p. 29

14 JO L 202, 4.8.2009, p. 16

15 JO L 322, 9.12.2009, p. 3

16 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

17 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

18 COM(2008) 33 final, din 30.1.2008, propunerea nr. 49, p. 32.

19 <http://ec.europa.eu/environment/archives/cape/general/keydocs.htm>.

20 <http://www.erscharter.eu/>.

21 JO L 218, 13.8.2008, p. 82.

sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, trebuie să le satisfacă pentru a asigura condiții de concurență echitabile și a evita denaturarea concurenței care ar putea rezulta din aplicarea de către aceste organizații terțe a unor cerințe diferite de rigurozitate și performanță la încercarea, inspectarea și evaluarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pentru care este solicitată omologarea de tip.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

• Consultarea părților interesate

Comisia Europeană a lansat o consultare publică urmărind să centralizeze opiniile părților interesate cu privire la propunerile de proiecte ale acesteia pentru o nouă legislație privind omologarea vehiculelor din categoria L. A fost publicat un document consultativ²² pentru a prezenta contextul și a solicita opinii în privința noului cadru destinat să înlocuiască cadrul legislativ actual.

Consultarea publică a vizat acele grupuri susceptibile să fie cel mai mult afectate de propunerea pentru un nou cadru legislativ, inclusiv autoritățile de omologare de tip din statele membre, producătorii, furnizorii și consumatorii. Consultarea a fost publicată în engleză, franceză și germană pe un site Internet creat special în acest scop.

Comisia Europeană a confirmat primirea tuturor răspunsurilor la consultare din partea părților interesate, aceste răspunsuri fiind puse la dispoziția publicului²³.

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

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

Consultarea publică pe Internet s-a desfășurat între 22 decembrie 2008 și 27 februarie 2009, fiind axată pe diferitele aspecte ale propunerii susceptibile să dea naștere la controverse. Au fost primite răspunsuri din partea statelor membre, din partea producătorilor de vehicule din categoria L și de componente ale acestora, din partea organizațiilor de transport și a organizațiilor care îi reprezintă pe utilizatori, din partea altor organizații neguvernamentale și din partea cetățenilor.

Elementele proiectului de propunere au fost discutate cu ocazia mai multor reuniuni ale Grupului de lucru al Comisiei Europene (MCWG)²⁴ privind vehiculele din categoria L.

În final, numeroase reuniuni bilaterale cu părți interesate individuale au permis acestora să-și exprime punctele de vedere.

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

La consultarea publică prin Internet, Uniunea Europeană a primit 57 de răspunsuri. Părțile

²² http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm.

²³ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm.

²⁴ http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title.

interesate au semnalat un număr de probleme. Rezultatele consultării publice sintetizate într-un raport²⁵ au fost prezentate și discutate la data de 29 iunie 2009 cu ocazia reuniunii Grupului de lucru al Comisiei Europene privind vehiculele din categoria L (MCWG), reuniune la care părțile interesate au fost invitate să-și prezinte punctele de vedere.

Evaluarea de impact care însoțește prezenta propunere prezintă un raport cu privire la aspectele relevante abordate și prezintă modul în care acestea au fost luate în considerare.

- **Evaluarea impactului**

Pentru fiecare dintre aspectele principale ale propunerii, au fost analizate opțiuni diferite prin enumerarea avantajelor și a dezavantajelor posibile pe plan economic, ecologic și social, precum și din punctul de vedere al siguranței. În evaluare, au fost abordate atât aspectele calitative, cât și cantitative. În etapa următoare, au fost comparate diferite opțiuni, opțiunea preferată sau combinația logică a două opțiuni preferate fiind identificată și descrisă. Aceste opțiuni preferate formează baza acestui nou cadru de reglementare.

Proiectul de raport a fost examinat de către Comitetul de evaluare a impactului, recomandările de ameliorare fiind integrate, în măsura posibilului, în raportul final. Avizul Comitetului de evaluare a impactului asupra raportului este publicat împreună cu prezenta propunere, cu raportul final de evaluare a impactului, precum și cu documentul de sinteză al acestuia.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

- **Principiul subsidiarității**

Înainte instituirii unei omologări UE de tip pentru vehicule din categoria L, au fost adoptate reglementări la nivelul statelor membre. Legislația națională adoptată de statele membre diferă adesea de la un stat membru la altul, producătorii dornici să-și comercializeze vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe piețe diferite fiind obligați să-și modifice producția în funcție de statul membru căruia acesta îi era destinată și să efectueze încercări în fiecare stat membru în cauză, operații care necesită timp și sunt costisitoare. Diferențele între reglementările naționale constituie, prin urmare, un obstacol pentru comerț și au un impact negativ asupra instituirii și funcționării pieței interne.

Din aceste motive, a fost necesar să fie adoptate directive la nivelul UE, în special pentru a răspunde preocupărilor transfrontaliere, valabile în întreaga UE, privind siguranța și efectele nocive pentru sănătate și mediu ale poluării atmosferice. Emisiile puternice concentrate în mediul urban pot fi controlate prin măsuri individuale adoptate de statele membre, însă, în ansamblul lor, emisiile nu se opresc la granițele unui stat membru. Această problemă transeuropeană poate fi abordată numai prin măsuri armonizate la nivelul UE. Pentru aceasta, a fost adoptată Directiva-cadru 2002/24/CE*, întemeiată pe articolul 95 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, care a fost adoptată în acest scop și care vizează instituirea unei piețe interne, asigurând în același timp un nivel înalt de protecție în ceea ce

²⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

privește sănătatea, siguranța și mediul. Acest obiectiv este încă valabil astăzi, deoarece acțiunea la nivelul Uniunii Europene este necesară pentru a evita fragmentarea pieței interne și pentru a asigura un nivel ridicat și omogen de protecție în întreaga Europă.

Altă valoare adăugată de legislația la nivelul UE rezultă din faptul că sectorul industrial va putea profita de economiile de scară prin intermediul cerințelor juridice armonizate: de exemplu, vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pot fi fabricate pentru întreaga piață europeană, în loc să fie adaptate pentru a obține omologarea de tip națională în fiecare stat membru. De asemenea, adaptarea cadrului legislativ la progresul tehnic va asigura pentru producători condiții de concurență echitabile în raport cu noile tehnologii. Consumatorii vor putea beneficia de prețurile scăzute ale vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, prețuri care, datorită concurenței la nivelul UE, se află sub presiune constantă.

În final, întărirea măsurilor de supraveghere a pieței va asigura același set de norme pentru toți producătorii care vând sau sunt responsabili pentru punerea în exploatare pe piața UE a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate și va garanta că cerințele omologării de tip privind mediul și siguranța vehiculelor sunt efectiv eficiente.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității dat fiind faptul 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.

- **Alegerea instrumentelor**

Utilizarea regulamentului cadru este considerată adecvată prin faptul că oferă garanțiile necesare pentru conformare, fără a fi necesară transpunerea în legislația statelor membre.

Propunerea folosește „abordarea cu separarea nivelurilor”, introdusă inițial la cererea Parlamentului European și folosită și în alte acte legislative în domeniul omologării UE de tip a motoarelor vehiculelor. Această abordare prevede un proces legislativ în trei etape:

- dispozițiile fundamentale și domeniul de aplicare sunt stabilite de Parlamentul European și de Consiliu într-un regulament bazat pe articolul 114 din TFUE în concordanță cu procedura legislativă ordinară.
- specificațiile tehnice aferente dispozițiilor fundamentale sunt stabilite prin trei acte delegate (articolul 290), adoptate prin procedura de comitologie.

(1) un regulament privind cerințele de performanță de mediu și de propulsie:

- compatibilitate electromagnetică;
- proceduri de încercare privind mediul legate de emisiile de gaze de evacuare, emisiile prin evaporare, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de combustibil;
- turația maximă prin construcție a motorului, cuplul maxim și puterea utilă maximă a motorului;

- nivelul sonor.
- (2) un regulament privind cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului și subiectele conexe:
- dispozitive de avertizare sonoră;
 - frânare, inclusiv frânare cu sisteme antiblocare și combinate;
 - siguranța din punct de vedere electric;
 - dispozitive de protecție față și spate;
 - geamuri, dispozitive de ștergere și spălare a parbrizului, dispozitive de dejivrare și dezaburire;
 - identificarea comenzilor, a martorilor și a indicatorilor;
 - instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă;
 - vizibilitate spate;
 - sisteme de fixare a centurilor de siguranță și centuri de siguranță;
 - pneuri;
 - sisteme de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajări interioare, tetiere, centuri de siguranță, portiere;
 - limitarea prin construcție a vitezei vehiculului;
 - integritatea structurii vehiculului;
- (3) un regulament privind cerințele constructive ale vehiculului:
- măsuri împotriva modificărilor neautorizate;
 - dispozitive de cuplare și remorcare;
 - dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate;
 - proeminențe exterioare;
 - rezervorul de combustibil;
 - platforme de încărcare;
 - mase și dimensiuni;
 - sisteme de diagnosticare la bord;
 - mânere și suporturi pentru picioarele pasagerilor;

- informații privind reparațiile și întreținerea;
 - spațiu pentru montarea în spate a plăcii de înmatriculare;
 - senzori de parcare;
 - inscripționări reglementare.
- Un act de punere în aplicare (articolul 291) stabilește dispoziții administrative, precum documentul informativ, definițiile certificatelor de omologare de tip, certificatul de conformitate și cerințele aferente privind conformitatea producției etc.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Prezenta propunere de regulament cadru nu are implicații pentru bugetului Uniunii Europene cu privire la primele două etape de reducere a limitelor emisiilor (Euro 4 și Euro 5 pentru motociclete, Euro 3 și Euro 4 pentru alte vehicule din categoria L. A treia etapă de reducere a emisiilor va cuprinde o etapă Euro 6 pentru motociclete și o etapă Euro 5 pentru toate celelalte vehicule din categoria L (motorete, tricicluri și cvadricicluri). Aceste limite sunt absolut echivalente cu limitele din norma Euro 5 privind emisiile autoturismelor. Este planificat un studiu suplimentar privind efectele de mediu pentru a determina influența pe termen scurt asupra mediului ale normelor Euro 3, 4 și 5 și dacă obiectivul Euro 6 este corespunzător pentru un interval de timp dat. Acest studiu va fi efectuat în perioada 2016-2017 și va fi finanțat de la bugetul Comisiei.

5. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

Textul propus abordează aspecte legate de Spațiul Economic European (SEE) și, prin urmare, este necesară extinderea acestuia la întregul SEE.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

Regulamentul (UE) Nr. .../2010 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European²⁶,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²⁷,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

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, a fost instituit un sistem elaborat de omologare UE de tip pentru vehicule cu două și trei roți prin Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea de tip a acestor vehicule¹. Aceste principii ar trebui să fie aplicate și în cadrul prezentului regulament, precum și în actele delegate și de punere în aplicare ale acestuia.
- (2) Sistemul UE de omologare de tip vizează să permită tuturor statelor membre să confirme că fiecare vehicul a fost supus verificărilor specificate în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare ale acestuia și că producătorul a obținut un certificat de omologare. În plus, sistemul obligă fiecare producător să emită un certificat de conformitate pentru fiecare vehicul produs conform omologării de tip. Atunci când un vehicul este însoțit de un astfel de certificat, acesta poate fi vândut și înmatriculat pe tot teritoriul Uniunii.
- (3) Prezentul regulament urmărește să instituie reguli armonizate pentru omologarea vehiculelor din categoria L, cu scopul de a asigura funcționarea pieței interne.

²⁶ JO L [...], [...], p. [...].

²⁷ JO L [...], [...], p. [...].

Vehiculele din categoria L sunt vehicule cu două, trei sau patru roți, cum sunt bicicletele motorizate, triciclurile, vehiculele rutiere de tip „Quad” și miniautomobilele. În plus, propunerea urmărește să simplifice cadrul juridic existent, să conducă la o cotă de emisii mai redusă și proporțională în raport cu ansamblul emisiilor generate de transportul rutier, să sporească nivelul general de siguranță să țină pasul cu progresul tehnic și să întărească regulile cu privire la supravegherea pieței.

- (4) Directiva 2002/24/CE și directivele sale speciale au făcut obiectul a numeroase modificări importante. În interesul clarității, al coerenței logice și al simplificării, Directiva 2002/24/CE și directivele sale speciale ar trebui abrogate și înlocuite printr-un regulament și un număr redus de acte delegate și de punere în aplicare. Forma juridică a regulamentului ar trebui să garanteze că dispozițiile sunt direct aplicabile și că pot fi actualizate mult mai repede și mai eficient pentru a ține cont mai bine de progresul tehnic.
- (5) Pentru a simplifica legislația de omologare de tip în conformitate cu recomandările Raportului CARS 21, „Un cadru competitiv de reglementare pentru autovehicule în secolul XXI”²⁸, este indicat să se abroge mai multe directive fără a se reduce nivelul de protecție. Cerințele stabilite în aceste directive ar trebui preluate în prezentul regulament sau în actele sale delegate și înlocuite, unde este cazul, cu trimiteri la regulamentele corespunzătoare ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU), astfel cum au fost integrate în dreptul Uniunii în conformitate cu articolul 4 din Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997, în vederea aderării Uniunii Europene la acordul Comisiei Economice pentru Europa e Organizației Națiunilor Unite. Acordul se referă la adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, sisteme, componente sau unități tehnice separate care pot fi montate sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul din 1958 modificat”)²⁹. Pentru a reduce sarcina administrativă aferentă procesului de omologare de tip, ar trebui să se permită producătorilor de vehicule să obțină omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament, dacă este cazul, direct prin intermediul obținerii unei omologări în temeiul regulamentelor CEE-ONU aplicabile³⁰, astfel cum acestea sunt enumerate în anexele la prezentul regulament și în actele delegate separate.
- (6) În consecință, regulamentele CEE-ONU și modificările acestora la care Uniunea aderă, în temeiul Deciziei 97/836/CE, ar trebui încorporate în procedura de omologare UE de tip, fie sub formă de cerințe pentru omologarea UE de tip a vehiculelor, fie ca alternative la legislația existentă a Uniunii. În special, atunci când Uniunea decide să integreze un regulament CEE-ONU în cerințele aplicabile omologării UE de tip a vehiculului și să înlocuiască legislația UE existentă, ar trebui delegată Comisiei competența de a adopta adaptările necesare la prezentul regulament sau de a adopta actele de punere în aplicare necesare.
- (7) Prezentul regulament ar trebui să conțină cerințe fundamentale privind protecția mediului și siguranța în funcționare a vehiculului. Principalele elemente ale

²⁸ COM(2007) 22 final.

²⁹ JO L 346, 17.12.1997, p. 78.

³⁰ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf>.

prezentului regulament se bazează pe rezultatele Evaluării de impact³¹, în cadrul căreia au fost analizate diferite opțiuni prin compararea avantajelor și dezavantajelor posibile din punct de vedere economic, ecologic, al siguranței și al aspectelor sociale. În evaluare, au fost abordate atât aspectele calitative, cât și cantitative. După compararea diferitelor opțiuni și identificarea soluțiilor preferate, acestea au fost selectate pentru a forma fundamentul prezentului regulament.

- (8) Atingerea obiectivelor prezentului regulament nu ar trebui afectată de instalarea unor anumite sisteme, componente sau unități tehnice separate după ce vehiculele au fost vândute, înmatriculate sau puse în circulație. Prin urmare, ar trebui întreprinse măsuri pentru a garanta că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate, care pot fi instalate pe vehicule și care susceptibile să afecteze în mod semnificativ funcționarea sistemelor esențiale pentru protecția mediului sau pentru siguranța în funcționare, fac obiectul unui control prealabil întreprins de autoritatea de omologare înainte de a fi vândute, înmatriculate sau puse în exploatare.
- (9) Directiva 95/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 2 februarie 1995 privind viteza maximă constructivă, cuplul maxim și puterea maximă netă a autovehiculelor cu două sau trei roți⁶ a oferit statelor membre posibilitatea să refuze înmatricularea inițială, precum și orice înmatriculare ulterioară pe teritoriul lor a vehiculelor cu o putere utilă mai mare de 74 kW. Corelația scontată între siguranță și limitarea puterii absolute nu a putut fi confirmată de un număr de studii științifice. Din acest motiv și pentru a înlătura obstacolele comerciale interne pe piața Uniunii, această posibilitate ar trebui eliminată. Ar trebui introduse alte măsuri de siguranță mai eficiente pentru a contribui la reducerea numărului mare de decese și vătămări în Uniune din rândul conducătorilor vehiculelor motorizate pe două roți.
- (10) Prezentul regulament definește un ansamblu de cerințe specifice în materie de siguranță și protecția mediului. Din aceste motive, este important să fie adoptate dispoziții cu scopul de a garanta faptul că, atunci când un vehicul prezintă un risc grav pentru utilizatori sau pentru mediu, producătorul sau orice alt operator economic din lanțul de aprovizionare întreprinde măsuri de protecție eficiente, inclusiv retragerea vehiculelor, în sensul articolului 20 din Regulamentul 765/2008/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor³². În consecință, autoritățile de omologare ar trebui să poată evalua dacă aceste măsuri sunt suficiente sau nu.
- (11) Cu scopul de a simplifica legislația în materie de omologare de tip și de a accelera adoptarea acesteia, a fost introdusă în legislația UE privind omologarea de tip o nouă abordare în materie de reglementare, conform căreia legislatorul, în procedura legislativă ordinară, stabilește numai regulile și principiile fundamentale și delegă Comisiei adoptarea specificațiilor tehnice mai detaliate. În ceea ce privește cerințele de fond, prezentul regulament ar trebui, prin urmare, să stabilească numai cerințele fundamentale privind siguranța în funcționare și performanțele de mediu și să delege Comisiei competența de a adopta specificațiile tehnice.

³¹ (...a se adăuga link-ul când va fi publicat)

³² JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

- (12) Supravegherea pieței în sectorul autovehiculelor și în special în sectorul vehiculelor din categoria L ar trebui ameliorată prin înăsprirea dispozițiilor care reglementează conformitatea producției și prin precizarea obligațiilor care revin operatorilor economici din lanțul de aprovizionare. Ar trebui, în special, clarificate rolul și responsabilitățile autorităților din statele membre competente în materie de omologare și supravegherea pieței, iar cerințele privind competența, obligațiile și activitățile serviciilor tehnice care efectuează încercările de omologare de tip ar trebui sporite. Respectarea cerințelor în materie de omologare de tip și de conformitate a producției din legislația care reglementează sectorul automobilistic ar trebui să rămână principala responsabilitate a autorităților de omologare de tip, în timp ce competența în materie de supravegherea pieței poate fi repartizată mai multor autorități naționale.
- (13) Pentru a preveni abuzul, orice procedură simplificată pentru vehiculele produse în serii mici ar trebui să fie limitată la cazuri de producție foarte restrânsă; în consecință, este necesară definirea precisă a conceptului de serie mică după numărul de vehicule vândute, înmatriculate sau puse în circulație.
- (14) Pentru a se asigura că procedura de monitorizare a conformității producției a fost corect pusă în aplicare și funcționează corespunzător, producătorii ar trebui să fie controlați periodic de autoritatea competentă sau de un serviciu tehnic calificat, desemnat în acest scop.
- (15) Statele membre ar trebui să stabilească regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și ar trebui să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile ar trebui să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.
- (16) În conformitate cu articolul 291 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, regulile și principiile generale privind mecanismele privind controlul de către statele membre a exercitării de către Comisie a competențelor sale privind punerea în aplicare sunt stabilite în prealabil prin regulamente adoptate în conformitate cu procedura legislativă ordinară. În așteptarea adoptării regulamentului menționat, Decizia 1999/468/CE³³ a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei continuă să se aplice, cu excepția procedurii de reglementare cu control, care nu mai este aplicabilă.
- (17) Comisia ar trebui împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 290 din TFUE, în ceea ce privește siguranța în funcționare și performanța de mediu, încercările, accesul la informații cu privire la reparații și întreținere și desemnarea serviciilor tehnice și a sarcinilor specifice pe care acestea sunt autorizate să le îndeplinească, cu scopul de a completa sau modifica anumite elemente neesențiale ale actelor legislative prin dispoziții cu aplicabilitate generală. O astfel de împuternicire nu ar trebui să permită modificarea datelor de punere în aplicare stabilite în anexa IV sau valorile limită ale emisiilor stabilite în anexa VI. Modificările datelor sau valorilor respective ar trebui stabilite prin procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 114 din TFUE.
- (18) În conformitate cu articolul 291 din Tratat, Comisia ar trebui împuternicită să adopte acte de punere în aplicare în vederea stabilirii de condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește lista informațiilor care trebuie

³³ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

furnizate la depunerea cererii de omologare de tip, procedurile de omologare de tip, modelele de plăci suplimentare ale producătorului, certificatele de omologare UE de tip, lista omologărilor de tip acordate, sistemul de numerotare al omologărilor UE de tip și procedurile pentru asigurarea conformității producției. În legătură cu aceste elemente, sunt necesare condiții uniforme de punere în aplicare în statele membre pentru a asigura buna funcționare a pieței interne prin facilitarea recunoașterii reciproce a deciziilor administrative luate în diferite state membre – în special în ceea ce privește omologările de tip – și acceptarea documentelor emise de producătorii de vehicule (în special în ceea ce privește certificatele de conformitate).

(19) Întrucât obiectivul unei depline realizări a pieței interne prin introducerea unui sistem obligatoriu de omologare UE de tip pentru vehiculele din categoria L nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, putând fi, din acest motiv și având în vedere amploarea acțiunii, mai bine realizat la nivelul Uniunii, aceasta poate întreprinde măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității. În conformitate cu principiul proporționalității, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

(20) Ar trebui abrogate următoarele directive:

- Directiva 2009/139/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind inscripționările legale ale autovehiculelor cu două sau trei roți³⁴.
- Directiva 2009/80/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind identificarea comenzilor, a martorilor și a indicatoarelor autovehiculelor cu două sau trei roți³⁵.
- Directiva 2009/79/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind dispozitivele de susținere pentru pasageri montate pe autovehiculele cu două roți³⁶.
- Directiva 2009/78/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind suportii articulați pentru autovehiculele cu două roți³⁷.
- Directiva 2009/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind montarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă pe autovehiculele cu două sau trei roți³⁸.
- Directiva 2009/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind locul de fixare a plăcuței de înmatriculare din spate la autovehiculele cu două sau trei roți³⁹.
- Directiva 2002/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 iulie 2002 privind reducerea nivelului emisiilor de poluanți provenind de

³⁴ JO L 322, 9.12.2009, p. 3.

³⁵ JO L 202, 4.8.2009, p. 16.

³⁶ JO L 201, 1.8.2009, p. 29.

³⁷ JO L 231, 3.9.2009, p. 8.

³⁸ JO L 222, 25.8.2009, p. 1.

³⁹ JO L 198, 30.7.2009, p. 20.

la vehiculele cu motor cu două și trei roți și de modificare a Directivei 97/24/CE⁴⁰.

- Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți⁴¹ și de abrogare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului.
- Directiva 2000/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 martie 2000 privind vitezometrele pentru autovehiculele cu două sau trei roți, precum și de modificare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți⁴².
- Directiva 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1997 privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți⁴³.
- Directiva 95/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 2 februarie 1995 privind viteza maximă constructivă, cuplul maxim și puterea maximă netă a autovehiculelor cu două sau trei roți⁴⁴.
- Directiva 93/93/CEE a Consiliului din 29 octombrie 1993 privind masa și dimensiunile autovehiculelor cu două sau trei roți⁴⁵.
- Directiva 93/33/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate a autovehiculelor cu două sau trei roți⁴⁶.
- Directiva 93/30/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind dispozitivele de avertizare sonoră pentru autovehiculele cu două sau trei roți⁴⁷.
- Directiva 93/14/CEE a Consiliului din 5 aprilie 1993 privind sistemul de frânare al autovehiculelor cu două sau trei roți⁴⁸.

⁴⁰ JO L 252, 20.9.2002, p. 20.

⁴¹ JO L 124, 9.5.2002, p. 1.

⁴² JO L 106, 3.5.2000, p. 1.

⁴³ JO L 226, 18.8.1997, p. 1.

⁴⁴ JO L 52, 8.3.1995, p. 1.

⁴⁵ JO L 311, 14.12.1993, p. 76.

⁴⁶ JO L 188, 29.7.1993, p. 32.

⁴⁷ JO L 188, 29.7.1993, p. 11.

⁴⁸ JO L 121, 15.5.1993, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect

1. Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele noi menționate la articolul 2 alineatul (1).
2. De asemenea, prezentul regulament instituie dispoziții privind vânzarea și punerea în exploatare a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor omologate în conformitate cu prezentul regulament.
3. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării legislației în vigoare în Uniune în materie de siguranță în funcționare și performanță de mediu.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică omologării de tip și omologării individuale ale tuturor vehiculelor cu două sau trei roți și cvadriciclorilor noi prezentate la articolul 4 și în anexa I (denumite în continuare „vehicule din categoria L”) destinate să circule în rețeaua rutieră publică, inclusiv a vehiculelor din această categorie proiectate și fabricate în mai multe etape, precum și omologării de tip și individuale a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule.
2. Prezentul regulament nu se aplică următoarelor vehicule:
 - (a) vehicule cu o viteză maximă prin construcție mai mică de 6 km/h;
 - (b) vehicule destinate exclusiv utilizării de către persoanele cu handicap fizic;
 - (c) vehicule destinate exclusiv a fi conduse de un pieton;
 - (d) vehicule destinate exclusiv competițiilor desfășurate pe șosele sau în afara acestora;
 - (e) vehicule destinate exclusiv forțelor armate, forțelor de ordine, serviciilor de protecție civilă, pompierilor sau lucrărilor publice;
 - (f) vehicule agricole sau forestiere care fac obiectul Directivei 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁹, mașini care fac obiectul Directivelor

⁴⁹ JO L 171, 9.7.2003, p. 1.

2006/42/CE⁵⁰ și 97/68/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului⁵¹ și autovehiculele care fac obiectul Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵².

- (g) vehicule destinate în principal să funcționeze în afara drumurilor și proiectate să funcționeze pe suprafețe nepavate sau asfaltate;
- (h) vehicule cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă de maximum 0,25 kW, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet atunci când vehiculul atinge viteza de 25 km/h;
- (i) vehicule cu autoechilibrare;
- (j) vehicule neprevăzute cu cel puțin un loc așezat.

Articolul 3 **Definiții**

În sensul prezentului regulament și al actelor enumerate în anexa II, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul acestora, se înțelege prin:

1. „omologare de tip”: procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;
2. „certificat de omologare de tip”: documentul prin care autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;
3. „omologare de tip a vehiculului complet”: o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un vehicul complet satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;
4. „omologare UE de tip”: procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile din prezentul regulament;
5. „certificat de omologare UE de tip”: un certificat bazat pe modelul prevăzut în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament sau în fișa de comunicare prevăzută în regulamentele CEE-ONU echivalente aplicabile enumerate în actele delegate;
6. „omologare de tip pentru un sistem”: o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

⁵⁰ JO L 157, 9.6.2006, p. 24.

⁵¹ JO L 59, 27.2.1998, p. 1.

⁵² JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

7. „omologare de tip pentru o unitate tehnică separată”: o homologare de tip prin care autoritatea de homologare certifică faptul că o unitate tehnică separată satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule;
8. „omologare de tip pentru o componentă”: o homologare de tip prin care autoritatea de homologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;
9. „omologare națională de tip”: o procedură de homologare de tip prevăzută de legislația internă a unui stat membru, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;
10. „certificat de homologare individuală”: documentul prin care autoritatea de homologare certifică în mod oficial faptul că un anumit vehicul este omologat;
11. „certificat de conformitate”: un document întocmit pe baza modelului definit în actul de punere în aplicare, care este eliberat de producător pentru a garanta că un vehicul, la momentul terminării sale, corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament.
12. „vehicul de bază”: orice vehicul care face obiectul prezentului regulament utilizat în etapa inițială a unui proces de homologare de tip în mai multe etape;
13. „vehicul incomplet”: orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;
14. „vehicul completat”: orice vehicul rezultat în urma procesului de homologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;
15. „vehicul complet”: orice vehicul care nu trebuie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;
16. „sistem”: un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare;
17. „componentă”: un dispozitiv care face trebuie să îndeplinească cerințele din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare ale acestuia destinat să facă parte dintr-un vehicul și al cărui tip poate fi omologat independent de vehicul în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate sau de punere în aplicare ale acestuia.
18. „unitate tehnică separată”: o combinație de dispozitive care face trebuie să îndeplinească cerințele din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare ale acestuia destinat să facă parte dintr-un vehicul și al cărui tip poate fi omologat separat în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate sau de punere în aplicare ale acestuia.

19. „siguranță în funcționare”: absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane ca rezultat al unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor mecanice, hidraulice, pneumatice și/sau electronice, a componentelor, sau a unităților tehnice separate ;
20. „dispozitiv pentru controlul poluării”: acele componente ale unui vehicul care controlează și/sau reduce emisiile la țeava de evacuare și/sau emisiile evaporative;
21. „poziție așezată”: un spațiu care, conform producătorului, poate primi un manechin uman din a 50-a percentilă sau o șa;
22. „motor cu aprindere prin compresie”: motor termic funcționând după principiile ciclului de combustie „Diesel”, desemnat în continuare prin abreviația „CI”;
23. „motor cu aprindere prin scânteie”: motor termic funcționând după principiile ciclului de combustie „Otto”, desemnat în continuare prin abreviația „PI”;
24. „vehicul hibrid”: un vehicul motorizat dotat cu cel puțin doi convertizori de energie diferiți și două sisteme de stocare a energiei diferite (amplasate pe vehicul) care asigură propulsia vehiculului;
25. „vehicul electric hibrid”: un vehicul hibrid care, pentru a-și asigura propulsia, preia energie din două surse de energie stocată montate pe vehicul:
 - (a) un combustibil;
 - (b) un dispozitiv de stocare a energiei electrice;
26. „propulsie”: un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare;
27. „dispozitiv de invalidare” înseamnă orice element de constructiv care măsoară temperatura, viteza și/sau sarcina vehiculului, turația motorului, raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor sau de tratare a gazelor de evacuare, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului;
28. „durabilitate”: capacitatea componentelor și sistemelor de a-și păstra proprietățile, în așa fel încât valorile limitelor de emisie aplicabile să continue să fie respectate după parcurgerea kilometrajului specificat în anexa VII, iar siguranța în funcționare a vehiculului să fie asigurată pe toată durata de viață a acestuia, dacă vehiculul a fost utilizat în condiții normale sau conform destinației sale;
29. „cilindree”:
 - (a) pentru motoarele cu piston în mișcare de translație alternativă, volumul nominal baleiat de piston;
 - (b) pentru motoarele cu piston în mișcare de rotație (de tip Wankel), dublul volumului nominal baleiat de piston;

30. „emisii evaporative”: scăpările de vapori de hidrocarburi din rezervorul și circuitul de combustibil ale unui autovehicul, care reprezintă emisii de hidrocarburi altele decât cele din gazele de evacuare;
31. „încercare SHED”: încercarea unui vehicul în incintă închisă etanș pentru determinarea emisiilor prin evaporare, în cadrul căreia se efectuează o încercare specifică a emisiilor evaporative conform dispozițiilor dintr-un act delegat;
32. „sistem cu combustibil gazos”: un sistem constituit din componente pentru stocarea combustibilului gazos, pentru alimentare cu combustibil, pentru dozare și control, care este instalat pe motor pentru a permite acestuia să funcționeze cu GPL, GNC sau hidrogen ca sistem mono, bi sau multicompostibil;
33. „poluanți”: emisii de gaze de evacuare care conțin monoxid de carbon (CO), oxizi de azot (NO_x) exprimați în echivalent de bioxid de azot (NO₂), particule (PM) și hidrocarburi (HC), presupunând următoarele rapoarte:
- (a) C₁H_{1,85} pentru benzină,
 - (b) C₁H_{1,86} pentru motorină;
34. „emisii de evacuare”: emisiile de poluanți la țeava de evacuare a vehiculului;
35. „particule”: componente ale gazelor de evacuare separate de gazele de evacuare diluate la o temperatură maximă de 325 K (52°C) cu ajutorul filtrelor descrise la procedura de încercare pentru verificarea emisiilor medii de evacuare în conformitate cu un act delegat act delegat;
36. „ciclu internațional de încercare pentru motociclete (WMTC)”: ciclu internațional armonizat de încercare în laborator a emisiilor, astfel cum este definit prin regulamentul tehnic mondial nr.2 al CEE-ONU;
37. „producător”: persoana fizică sau juridică responsabilă în fața autorității de omologare de toate aspectele procesului de omologare de tip, de procesul de autorizare, de asigurarea conformității producției și care este, de asemenea, responsabilă cu problemele de supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le produce, indiferent dacă persoana fizică sau juridică respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de construcție a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată supuse procedurii de omologare;
38. „reprezentant al producătorului”: o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii care a fost desemnată în mod corespunzător de producător să îl reprezinte în fața autorității de omologare și care acționează în numele producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;
39. „importator”: orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii, care vinde, înmatriculează sau este responsabilă cu punerea în exploatare pe piața Uniunii a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată provenind dintr-o țară terță;

40. „distribuitor”: orice persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care vinde, înmatriculează sau este responsabilă cu punerea în exploatare pe piața Uniunii a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată;
41. „operator economici”: producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;
42. „autoritate de omologare”: autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de un stat membru și comunicată Comisiei de către statul membru, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată sau ale omologării individuale a unui vehicul, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea certificatului de omologare, de legătura cu autoritățile competente în materie de omologare ale altor state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitatea producției;
43. „autoritate de supraveghere a pieței”: o autoritate a unui stat membru responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul acestuia;
44. „autoritate națională”: o autoritate de omologare, o autoritate de supraveghere a pieței sau orice altă autoritate a unui stat membru responsabilă cu omologarea de tip, înmatricularea, supravegherea pieței sau controlul importurilor pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care fac obiectul prezentului regulament;
45. „serviciu tehnic”: organizația sau organismul desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru drept laborator de încercări, în vederea efectuării de încercări, sau drept organism de evaluare a conformității, pentru efectuarea evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare;
46. „încercare internă” înseamnă o încercare efectuată în propriile spații amenajate ale producătorului, înregistrarea rezultatelor încercării și prezentarea unui raport cuprinzând concluziile către autoritatea competentă în materie de omologare de către un producător care a fost desemnat drept serviciu tehnic pentru evaluarea respectării anumitor cerințe;
47. „metodă de încercare virtuală”: simulări pe computer, inclusiv calcule care demonstrează dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice specificate în prezentul regulament sau în actele delegate sau de punere în aplicare ale acestuia fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a vehiculului, sistemului, componente sau unității tehnice separate;
48. „sistem de diagnosticare la bord”: un sistem de supraveghere capabil să identifice domeniul probabil de disfuncționalitate a unei componente sau a unui sistem, să stocheze codurile de eroare și informațiile privind mediul în memoria calculatorului, să furnizeze aceste date la solicitarea unui instrument de scanare și să semnaleze conducătorului vehiculului orice problemă gravă legată de siguranța în funcționare și sau de mediu prin aprinderea unui indicator de disfuncționalitate în tabloul de bord;
49. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului”: toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service, inspectarea,

controlul periodic, repararea, reprogramarea sau reinițializarea parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează concesionarilor și atelierelor de reparații agreeate, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații; Aceste informații cuprind toate datele necesare pentru instalarea pe vehicule a sistemelor, componentelor sau a unităților tehnice separate;

50. „operator independent”: întreprinderi care nu sunt concesionari sau ateliere de reparații agreeate și care sunt implicate direct sau indirect în repararea și întreținerea autovehiculelor;
51. „vehicul nou”: un vehicul care îndeplinește una din condițiile următoare:
 - (a) nu a fost înmatriculat în prealabil sau
 - (b) la momentul depunerii cererii de omologare individuală era înmatriculat de mai puțin de șase luni;
52. „vehicul de sfârșit de serie”: orice vehicul care face parte dintr-un stoc care nu poate fi vândut înmatriculat sau pus în exploatare, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;
53. „vehicul pe două roți motorizat”: un autovehicul pe două roți motorizat, inclusiv bicicletele motorizate, motorele și motocicletele pe două roți, desemnate în continuare prin abrevierea „PTW”;
54. „tricicluri motorizate”: un vehicul cu trei roți motorizat care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L5e;
55. „cvadriciclu”: un vehicul cu patru roți care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L7e;
56. „vehicul cu autoechilibrare”: un concept de vehicul bazat pe echilibru instabil inerent care necesită un sistem de control auxiliar pentru menținerea echilibrului și care cuprinde vehicule motorizate cu o roată sau vehicule motorizate cu două roți sau cu două șenile;
57. „vehicul rutier de tip „Quad””: vehicul cu patru roți destinat utilizării pe drumuri publice pavate/asfaltate, care îndeplinește criteriile pentru vehiculele rutiere ușoare de tip „Quad” din categoria L6Ae sau pentru vehicule rutiere grele de tip „Quad” din categoria L7Ae;
58. „remorcă”: orice vehicul cu roți fără autopropulsie conceput și construit pentru a fi tractat de un vehicul din categoria L;
59. „roți jumelate”: două roți montate pe aceeași axă, considerate a constitui o singură roată, distanța dintre centrele suprafețelor lor de contact cu solul fiind de cel mult 460 mm;
60. „înmatriculare”: autorizația administrativă de punere în exploatare în traficul rutier a unui vehicul, implicând identificarea acestuia și eliberarea unui număr de serie, numit număr de înmatriculare, cu titlu permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;

61. „punere în exploatare”: prima utilizare în Uniune, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care face obiectul prezentului regulament;
62. „vânzare”: orice vânzare între producătorul vehiculului și concesionar sau orice vânzare către utilizatorul final;
63. „punere la dispoziție pe piață”: furnizarea unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată spre distribuție sau utilizare pe piața Uniunii în cursul unei activități comerciale, fie în schimbul unei plăți, fie în mod gratuit;
64. „introducere pe piață”: punerea la dispoziție pentru prima dată pe piața Uniunii a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată;
65. „tip de vehicul”: un grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni ale unei anumite categorii care nu diferă între ele cel puțin în privința următoarelor aspecte:
- (a) categoria sau subcategoria;
 - (b) producătorul;
 - (c) șasiu, cadru, sub-cadru, planșeu sau structură la care sunt atașate principalele componente;
 - (d) principiile de funcționare și modul de propulsie;
 - (e) denumirea tipului dată de producător;
66. „variantă”: vehicule de același tip la care:
- (a) forma caroseriei prezintă aceleași caracteristici de bază;
 - (b) modul de propulsie și configurația propulsiei sunt aceleași;
 - (c) motoarele termice, dacă fac parte din sistemul de propulsie, au același ciclu de funcționare;
 - (d) au același număr de cilindri și aceeași dispunere a acestora;
 - (e) au același tip de cutie de viteze;
 - (f) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei în stare de funcționare nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută;
 - (g) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei maxim admisibile nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută;
 - (h) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a cilindrului motorului (în cazul unui motor cu ardere internă) nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută;
 - (i) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a puterii utile a motorului nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută.

67. „versiune”: un vehicul care constă într-o combinație de elemente prezentate în documentația de omologare menționată la articolul 27 alineatul (10).

Articolul 4 **Categorii de vehicule**

1. Vehiculele din categoria L cuprind vehicule motorizate cu două, trei și patru roți conform categoriilor definite în alineatele de mai jos și în anexa I, inclusiv bicicletele motorizate, motoretele cu două și trei roți, motocicletele cu două și trei roți, motocicletele cu ataș, vehiculele rutiere de tip „Quad” ușoare și grele și miniautoturismele ușoare și grele.
2. În sensul prezentului regulament, sunt valabile următoarele categorii și subcategorii de vehicule, conform dispozițiilor din anexa I:
 - (a) vehicule din categoria L1e (vehicule motorizate ușoare pe două roți), cu subcategoriile:
 - (i) vehicule L1Ae (biciclete cu motor);
 - (ii) vehicule L1Be (motorete pe două roți).
 - (b) vehicule din categoria L2e (motorete pe trei roți).
 - (c) vehicule din categoria L3e (motociclete pe două roți), clasificate în diferite subcategorii după:
 - (i) performanțele motocicletelor⁵³, cu subcategoriile:
 - vehicule din subcategoria A1 (motociclete cu performanțe scăzute);
 - vehicule din subcategoria A2 (motociclete cu performanțe medii);
 - vehicule din subcategoria A3 (motociclete cu performanțe ridicate);
 - (ii) viteza maximă prin construcție:
 - de cel mult 130 km/h;
 - mai mare decât 130 km/h.
 - (d) vehicule din categoria L4e (motociclete pe două roți cu ataș).
 - (e) vehicule din categoria L5e (tricicluri motorizate), cu subcategoriile:
 - (i) vehicule din subcategoria L5Ae (tricicluri);
 - (ii) vehicule din subcategoria L5Be (tricicluri comerciale), cu subcategoriile:

⁵³ JO L 403, 30.12.2006, Directiva 2006/126/CE privind permisele de conducere (reformată), p. 21, definițiile performanțelor, categoriile A1 și A2.

- vehicule L5Be - U: tricicluri utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri;
 - vehicule L5Be - P: vehicule destinate în principal transportului de persoane.
- (f) vehicule din categoria L6e (cvadricluri ușoare), cu subcategoriile:
- (i) vehicule L6Ae (vehicule rutiere de tip „Quad” ușoare);
 - (ii) vehicule L6Be (miniautoturisme ușoare), cu subcategoriile:
 - vehicule L6Be - U: vehicule utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri;
 - vehicule L6Be - P: vehicule destinate în principal transportului de persoane.
- (g) vehicule din categoria L7e (cvadricluri grele), cu subcategoriile:
- (i) vehicule L7Ae (vehicule rutiere de tip „Quad” grele);
 - (ii) vehicule din categoria L7Be (miniautomobile grele), cu subcategoriile:
 - vehicule L7Be - U: vehicule utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri;
 - vehicule L7Be - P: vehicule destinate în principal transportului de persoane.
3. Vehiculele din categoria L enumerate la alineatul (2) pot fi clasificate și după modul de propulsie în următoarele subcategorii:
- (a) propulsate de un motor cu ardere internă:
 - cu aprindere prin compresie (CI);
 - cu aprindere prin scânteie (PI);
 - (b) propulsate de un motor cu ardere externă, de un motor cu turbină sau cu piston rotativ; în scopul respectării cerințelor de mediu și de siguranță în funcționare, orice vehicul echipat cu un astfel de sistem de propulsie este asimilat unui vehicul propulsat de un motor cu ardere internă de tip PI;
 - (c) propulsate de un motor care funcționează cu aer precomprimat ale cărui emisii de poluanți și/sau gaze inerte nu depășesc nivelurile prezente în mediu; în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare, precum și cele legate de rezervorul și circuitul de combustibil, orice vehicul echipat cu un astfel de sistem de propulsie este asimilat unui vehicul care funcționează cu combustibil gazos;
 - (d) propulsate de un motor electric;

- (e) un vehicul hibrid care combină orice configurație de propulsie menționată la paragrafele (a), (b), (c) sau (d) de mai sus sau orice combinație multiplă a acestor configurații de propulsie, inclusiv o combinație de mai multe motoare termice și/sau electrice.
4. În ceea ce privește clasificarea vehiculelor din categoria L vizate la alineatul (2), orice vehicul, care nu se încadrează într-o anumită categorie deoarece prezintă valori superioare pentru cel puțin o caracteristică specificată pentru categoria respectivă, se încadrează în categoria următoare ale cărei criterii le îndeplinește. Acest principiu se aplică următoarelor grupuri de categorii și subcategorii:
- (a) categoriei L1e cu subcategoriile sale L1Ae și L1Be, precum și categoriei L3E cu subcategoriile sale L3e – A1, L3e – A2 și L3e – A3;
 - (b) categoriei L2e și categoriei L5e cu subcategoriile sale L5Ae și L5Be;
 - (c) categoriei L6e cu subcategoriile sale L6Ae și L6Be și categoriei L7e cu subcategoriile sale L7Ae și L7Be;
 - (d) precum și oricărei secvențe logice de categorii și subcategorii propuse de producător și omologate de autoritatea de omologare de tip.

CAPITOLUL II

OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 5

Obligații generale ale statelor membre și ale autorităților naționale

1. Statele membre instituie și desemnează autoritățile de omologare de tip având competențe în materie de omologare, precum și autoritățile de supraveghere a pieței cărora le încredințează problemele legate de supravegherea pieței în conformitate cu prezentul regulament. În conformitate cu articolul 68, statele membre înștiințează Comisia cu privire la instituirea și desemnarea acestor autorități.

Notificarea cu privire la autoritățile de omologare și de supravegherea a pieței cuprinde denumirile acestora, adresa, inclusiv adresa electronică și domeniul de competență ale autorităților respective.

2. Autoritățile de omologare permit vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament.
3. Autoritățile naționale nu interzic, nu limitează și nu împiedică înmatricularea, vânzarea, punerea în exploatare sau utilizarea în circulație a vehiculelor, componentelor sau unităților tehnice separate din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea acestora reglementate prin prezentul regulament, dacă acestea respectă cerințele acestuia.

4. În conformitate cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, statele membre organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și controale ale vehiculelor, sistemelor componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piața Uniunii.

Articolul 6

Obligații generale ale autorităților de omologare

1. Autoritățile de omologare se asigură că producătorii care solicită omologarea de tip își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament.
2. Autoritățile de omologare omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament.

Articolul 7

Obligații generale ale producătorilor

1. La vânzarea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu cerințele specificate în prezentul regulament și în actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. În cazul omologării de tip în mai multe etape, fiecare producător este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul. Orice producător care modifică componentele sau sistemele deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției componentelor și a sistemelor respective.
2. Producătorii care modifică vehiculul incomplet de o manieră care conduce la o clasificare în altă categorie de vehicul cu consecința că cerințele legale deja evaluate într-o etapă anterioară de omologare s-au modificat, sunt, de asemenea, obligați să asigure conformitatea cerințelor modificate.
3. În scopul omologării vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul prezentului regulament, producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu misiunea de a-i reprezenta în fața autorităților de omologare.
4. În plus, aceștia desemnează un reprezentant cu sarcini de supraveghere a pieței, care poate fi reprezentantul menționat la alineatul (2) sau un alt reprezentant.
5. Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.
6. Producătorii se asigură că există proceduri care garantează conformitatea permanentă a producției de serie. Modificările în proiectarea unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, precum și modificările cerințelor în raport cu care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este declarat conform sunt luate în considerare în mod corespunzător.

7. Pe lângă marcajul reglementar și mărcile de omologare de tip care, în conformitate cu articolul 37, trebuie inscripționate pe vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate, producătorii acestora indică numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa la care pot fi contactați pe vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile lor tehnice separate sau, dacă acest lucru nu este posibil în cazul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, pe ambalaj sau într-un document care însoțește sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată. Adresa trebuie să indice un singur punct de contact al producătorului.
8. Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.

Articolul 8

Obligațiile producătorilor privind conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate

1. Producătorii care sunt de părere sau au motive să presupună că la vânzare sau punere în exploatare vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată a acestora nu este în conformitate cu prezentul regulament sau cu actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l retrage sau rechema, după caz.
2. Dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată prezintă un risc, producătorii informează imediat în legătură cu aceasta autoritățile de supraveghere a pieței și de omologare din statele membre în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată a fost vândut sau pus în exploatare, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.
3. Producătorii pun la dispoziția autorităților de omologare, pentru o perioadă de cel puțin 10 ani, dosarul de omologare menționat la articolul 25 și certificatul de conformitate menționat la articolul 36.
4. La cererea justificată a unei autorități naționale competente, producătorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate în una din limbile oficiale ale statului membru în cauză. Producătorii cooperează cu autoritatea națională, la cererea acesteia, cu privire la orice măsură întreprinsă pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care au fost vândute, înmatriculate sau puse în exploatare.

Articolul 9

Obligațiile reprezentantului producătorului cu privire la supravegherea pieței

Reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Mandatul permite reprezentantului să îndeplinească cel puțin următoarele sarcini:

- (1) pune la dispoziția autorităților de omologare, pentru o perioadă de cel puțin 10 ani, dosarul de omologare menționat la articolul 25 și certificatul de conformitate menționat la articolul 36;
- (2) la cererea justificată din partea unei autorități de omologare, pune la dispoziția acesteia toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate;
- (3) cooperează cu autoritatea de supraveghere a pieței și/sau cu autoritățile de omologare, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculului, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată care face obiectul mandatului său.

Articolul 10

Obligații generale ale importatorilor

1. Importatorii nu vând și nu înmatriculează pe piața Uniunii decât vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme.
2. Înainte de vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, importatorii se asigură că acestea beneficiază de o omologare UE de tip. Importatorii se asigură că documentația de omologare respectă cerințele articolului 27 alineatul (10), că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară, este însoțit (însoțită) de documentele necesare, este în conformitate cu articolul 7 alineatul (7) și că producătorul a respectat cerințele articolului 7 alineatul (6).
3. În cazul în care importatorii sunt de părere sau au motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu respectă cerințele din prezentul regulament și, în special, că nu corespunde tipului omologat, acesta se va abține să vândă sau să înmatriculeze vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită. În plus, atunci când importatorul este de părere sau are motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată prezintă un risc, acesta informează în această privință producătorul, autoritățile de supraveghere a pieței și de omologare.
4. Importatorii indică numele lor, denumirea înregistrată sau marca înregistrată a acestora, precum și adresa la care pot fi contactați pe vehicul, sistem, componenta sau unitatea tehnică separată sau, dacă acest lucru nu este posibil, indică aceste informații pe ambalaj sau într-un document care însoțește vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată.

5. Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit (însoțită) de instrucțiunile și informațiile necesare, în conformitate cu dispozițiile articolului 59, în limbile oficiale ale statului membru în cauză.
6. Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.
7. În cazul în care acest lucru este considerat oportun în raport cu riscurile prezentate de un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, importatorii, pentru protecția sănătății și a siguranței consumatorilor, investighează și, după caz, întocmesc un registru de reclamații, de produse neconforme și de rechemări ale unor produse, informând distribuitorii în legătură cu această monitorizare.

Articolul 11

Obligațiile importatorilor privind conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate

1. Importatorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care le-au vândut, înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare sunt răspunzători nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.
2. Dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată prezintă un risc, importatorii informează imediat în legătură cu aceasta autoritățile de supraveghere a pieței din statele membre în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată a fost făcut (făcută) disponibil (disponibilă), furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.
3. Importatorii păstrează o copie a certificatului de conformitate la dispoziția autorităților de supraveghere a pieței și de omologare pentru o perioadă de 10 ani și se asigură că documentația de omologare menționată la articolul 27 alineatul (10) poate fi pusă la dispoziția acestor autorități, la cerere.
4. La cererea justificată a unei autorități naționale, importatorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate în una din limbile oficiale ale statului membru în cauză. Importatorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru a elimina riscurile prezentate de un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată pe care aceștia au vândut-o, au înmatriculat-o sau de a cărei punere în exploatare sunt responsabili.

Articolul 12

Obligații generale ale distribuitorilor

1. La vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare a unui vehicul, sistem, componente sau unități tehnice separate, distribuitorii acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele aplicabile.
2. Înainte de vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare a unui (unei) vehicul, sistem, componente sau unități tehnice separate, distribuitorii verifică dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă placa reglementară sau marca de omologare de tip necesară, dacă acesta (acesta) este însoțit (însoțită) de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța în limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată urmează să fie vândută, înmatriculată sau pusă în exploatare și dacă producătorul și importatorul au respectat cerințele specificate la articolul 7 alineatele (6) și (7) și la articolul 10 alineatul(4).
3. Distribuitorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.

Articolul 13

Obligațiile distribuitorilor privind conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate

1. În cazul în care un distribuitor este de părere sau are motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu respectă cerințele din prezentul regulament acesta se va abține să vândă sau să înmatriculeze vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată și împiedică punerea acestuia (acesteia) în exploatare atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită.
2. Distribuitorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care le-au vândut, înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare sunt răspunzători nu este în conformitate cu prezentul regulament se asigură că au fost întreprinse măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.
3. Atunci când un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată prezintă un risc, distribuitorii informează neîntârziat în legătură cu aceasta autoritățile de supraveghere a pieței și de omologare ale statelor membre în care au vândut, înmatriculat sau în care distribuitorii au fost responsabili de punerea în exploatare a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și pe producător și importator, furnizând detalii, în special în legătură cu neconformitatea și cu orice măsură corectivă adoptată.
4. La cererea justificată din partea unei autorități naționale, distribuitorii pun la dispoziția acesteia toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate. Distribuitorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la

orice măsură întreprinsă pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care aceștia le-au vândut, înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare au fost responsabili.

Articolul 14

Obligații suplimentare ale importatorilor și distribuitorilor

În sensul prezentului regulament, un importator sau distribuitor poate fi considerat producător și poate fi supus obligațiilor care revin producătorului în temeiul articolelor 7 și 9, atunci când importatorul sau distribuitorul vinde, înmatriculează sau este responsabil pentru punerea în exploatare a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în numele său sau al mărcii sale comerciale sau modifică un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată deja vândută, înmatriculată sau pusă în exploatare în așa fel încât conformitatea cu cerințele aplicabile riscă să fie afectată.

Articolul 15

Identificarea operatorilor economici

Operatorii economici, la cerere, pun la dispoziția autorităților de supraveghere a pieței și de omologare, pentru o perioadă de zece ani, datele de identificare ale:

- (1) oricărui operator economic care le-a furnizat un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată;
- (2) oricărui operator economic căruia i-a furnizat un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.

CAPITOLUL III CERINȚE DE FOND

Articolul 16

Cerințe de fond generale

1. Vehiculele din categoria L, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate acestor satisfac cerințele precizate în anexele II - VIII.
2. Pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului, Comisia stabilește, prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolele 76, 77 și 78, cerințele tehnice detaliate, inclusiv procedurile de încercare și valorile limită, după caz, numai pentru cerințele care nu se referă la limitele și pragurile de mediu menționate în anexele VI și VII la prezentul regulament.

Articolul 17

Interdicția utilizării dispozitivelor de invalidare

Utilizarea dispozitivelor de invalidare care reduc eficacitatea sistemelor de siguranță, a celor de compatibilitate electromagnetică, a sistemelor de diagnosticare la bord, precum și a sistemelor de reducere a zgomotului sau de limitare a emisiilor poluante este interzisă. Un element constructiv nu este considerat dispozitiv de invalidare, dacă este îndeplinită una din următoarele condiții:

- (1) necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru a asigura funcționarea în siguranță a vehiculului;
- (2) dispozitivul nu funcționează mai mult decât este necesar pentru pornirea motorului;
- (3) condițiile de funcționare sunt în bună măsură incluse în procedurile de încercare pentru verificarea conformității vehiculului cu prezentul regulament și cu actele delegate sau de punere în aplicare ale acestuia.

Articolul 18

Măsuri cu privire la modificarea grupului propulsor

1. Prin „grup propulsor” se înțelege componentele și sistemele unui vehicul care generează putere, pe care o transmit până la suprafața de rulare, inclusiv motorul (motoarele), sistemele de comandă a motorului și orice alt dispozitiv de control, dispozitivele de control al poluării, transmisia și dispozitivele de control al acesteia, fie prin arbore de transmisie, fie prin curea sau lanț de transmisie, cutia diferențialului, transmisia finală, precum și pneul roții motrice (raza).
2. Vehiculele din categoria L fac obiectul unor măsuri speciale menite să împiedice intervențiile neautorizate asupra grupului propulsor, care trebuie specificate într-un act delegat sub forma unei serii de cerințe și specificații cu scopul de a:
 - (a) împiedica modificările care ar putea afecta siguranța, în special prin ameliorarea performanței vehiculului prin intervenții neautorizate asupra grupului propulsor cu scopul de a mări cuplul maxim și/sau puterea și/sau viteza maximă prin construcție a vehiculului în raport valorile declarate de producător la omologarea de tip și/sau
 - (b) preveni efecte nocive asupra mediului.
3. Comisia stabilește cerințele specifice cu privire la măsurile vizate la alineatul (2) prin intermediul unui act delegat adoptat în conformitate cu articolele 76, 77 și 78.
4. După o modificare a grupului propulsor, orice vehicul trebuie să satisfacă cerințele tehnice corespunzătoare categoriei sau subcategoriei căreia vehiculul îi aparține inițial sau, după caz, cerințele noii categorii sau subcategorii a acestuia care era în vigoare la momentul vânzării, înmatriculării sau punerii în exploatare a vehiculului inițial, inclusiv ultimele modificări ale acestor cerințe.

Articolul 19

Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord

1. La patru ani de la data menționată la paragraful al doilea al articolului 82, toate vehiculele noi din subcategoriile L1Be, L3e, L5e, L6Ae și L7Ae trebuie echipate cu sisteme de diagnosticare la bord (OBD) de primă generație, care controlează și transmit informații despre continuitatea circuitelor electrice, despre circuitele electrice deschise sau aflate în scurtcircuit, precum și despre funcționarea logică a circuitelor de comandă a motorului și vehiculului (OBD I).
2. La șase ani de la data menționată la paragraful al doilea al articolului 82, toate vehiculele noi din subcategoriile L6Be și L7Be trebuie echipate cu OBD I.
3. La opt ani de la data menționată la paragraful al doilea al articolului 82, toate vehiculele noi trebuie echipate cu OBD I.
4. După confirmarea prin intermediul unei decizii adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 21 alineatul (4), la opt ani după data menționată la al doilea paragraf al articolului 82, toate vehiculele noi din (sub)categoriile L1Be, L3e, L5e, L6Ae și L7Ae trebuie, de asemenea, echipate cu sisteme de diagnosticare la bord de a doua generație care (OBD II), pe lângă elementele verificate de OBD I, detectează nu numai defecțiunile complete, ci și deteriorările sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe toată durata de viață a vehiculului, sub rezerva demonstrării rentabilității prin studiul privind efectele de mediu menționat la articolul 21 alineatele (4) și (5).
5. Pragurile emisiilor OBD sunt stabilite în detaliu în anexa VI punctul B.
6. Comisiei îi este conferită competența de a adopta, în conformitate cu articolele 76, 77 și 78, un act delegat în care sunt stabilite cerințele tehnice detaliate privind sistemele de diagnosticare la bord, inclusiv cerințele privind funcționarea OBD, precum și procedurile de încercare pentru elementele enumerate la alineatele (1) – (5) pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță în funcționare și de protecție a mediului, precum și condiții uniforme de acces pentru toți reparatorii la informațiile cu privire la repararea și întreținerea vehiculelor.

Articolul 20

Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor

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. Siguranța în funcționare trebuie asigurată pe toată durata de viață a vehiculului, dacă vehiculul este utilizat în condiții normale și conform destinației sale.
2. Producătorii se asigură ca vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate îndeplinesc cerințele aplicabile specificate în anexele II și VIII și corespund procedurilor de încercare și cerințelor de performanță specificate printr-un act delegat.

3. Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate în măsura în care se menționează că aceste cerințe sunt aplicabile categoriei de vehicule în cauză menționată în prezentul regulament.
4. Pentru a asigura obținerea unui nivel înalt de siguranță, Comisia stabilește cerințe specifice cu privire la siguranța în funcționare a vehiculelor, inclusiv procedurile de încercare și valorile limită, prin intermediul unui act delegat adoptat în conformitate cu articolele 76, 77 și 78.

Articolul 21

Cerințe aplicabile performanțelor de mediu

1. Producătorii se asigură că vehiculele sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât impactul asupra mediului să fie minim. Producătorii se asigură că vehiculele care beneficiază de omologarea de tip îndeplinesc cerințele de mediu pe toată durata de viață a vehiculului, astfel cum se specifică în anexele V, VI și VII.
2. Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate corespund procedurilor și cerințelor de încercare stabilite prin actul delegat menționat la alineatul (12).
3. Producătorii se asigură că cerințele de omologare de tip cu privire la verificarea durabilității sunt îndeplinite. La alegerea producătorului, poate fi utilizată una din următoarele proceduri de încercare pentru a demonstra autorității de omologare de tip că performanța de mediu a unui tip de vehicul omologat prezintă un caracter durabil:
 - (a) încercarea de durabilitate propriu-zisă a vehiculului prin parcurgerea distanței specificate în partea A a anexei VII pentru a demonstra autorității de omologare de tip că cerințele de mediu specificate în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare ale acestuia sunt respectate atât în timpul parcurgerii distanței, prin măsurări la intervale regulate, cât și la sfârșitul parcurgerii acestei distanțe;
 - (b) înmulțind factorii de deteriorare specificați la partea B a anexei VII cu rezultatele încercărilor de mediu ale unui vehicul care a parcurs mai mult de 100 km după prima sa demarare de la ieșirea din linia de fabricație; rezultatele calculului trebuie să fie inferioare valorilor limită specificate la partea A a anexei VI și demonstrează că:
 - producătorul prezintă prin această procedură autorității de omologare de tip dovada performanțelor de mediu ale unui vehicul echipat cu sisteme și componente îmbătrânite rapid care a parcurs mai mult de 100 km după prima sa demarare de la ieșirea din linia de fabricație.
 - la utilizarea acestei proceduri, producătorul prezintă autorității de omologare de tip elemente de probă și demonstrează valabilitatea corelației între cele două proceduri de durabilitate specificate la literele (a) și (b).

4. Până la data de 1 ianuarie 2016 cel târziu, Comisia întocmește un studiu aprofundat privind efectele asupra mediului. Acest studiu trebuie să evalueze influența asupra calității aerului a vehiculelor din categoria L, precum și cota emisiilor poluante generate de aceste vehicule pe baza cerințelor pentru tipurile de încercări I, IV, V și VIII specificate la anexa V. Studiul va asambla și evalua ultimele date științifice, rezultatele cercetării științifice, precum și datele privind modelarea și rentabilitatea pentru a stabili măsuri de politică definitive privind cerințele de mediu ale normei Euro 5 (Euro 6 pentru motocicletele din categoria L3e) specificate în anexele V, VI (partea A3), VI (partea C2) și VII în ceea ce privește kilometrajul pentru durabilitate și factorii de deteriorare din norma Euro 5 (Euro 6 pentru motocicletele din categoria L3e), prin confirmarea datelor de punere în aplicare a normei Euro 5 (a datelor pentru norma Euro 6 pentru motocicletele din categoria L3e) stabilite în anexa IV .
5. Pe baza concluziilor studiului, Comisia va confirma:
- (a) datele pentru aplicarea normei Euro 5 (Euro 6 pentru motocicletele din categoria L3e) menționate la anexa IV;
 - (b) valorile limitelor de emisie Euro 5 (Euro 6 pentru motocicletele din categoria L3e) specificate în anexa VI punctul A3 și pragurile OBD specificate în anexa VI punctul B2;
 - (c) obligația ca toate vehiculele noi din (sub)categoriile L3e, L5e, L6Ae și L7Ae care corespund normei Euro 5 (Euro 6 pentru motocicletele din categoria L3) să fie echipate, pe lângă sistemele OBD I, cu sisteme OBD II;
 - (d) că pentru vehiculele care corespund normei Euro 5 (Euro 6 pentru motocicletele din categoria L3e), trebuie introduse cerințe privind încercarea de conformitate a vehiculelor aflate în exploatare, pentru ce (sub)categorii de vehicule din categoria L trebuie introdusă această încercare de conformitate a vehiculelor aflate în exploatare și începând cu ce dată această încercare este obligatorie pentru toate vehiculele din categoria L. Prin „încercare de conformitate a vehiculelor aflate în exploatare” se înțelege efectuarea de încercări asupra vehiculelor reprezentative din parcul disponibil pe piață cu scopul de a verifica dacă măsurile tehnice întreprinse de producător continuă să garanteze că emisiile de evacuare și evaporative sunt limitate de manieră eficace și că măsurile cu privire la siguranța funcțională și nivelurile de performanță în materie de siguranță aferente sunt efectiv respectate, în conformitate cu prezentul regulament, pe toată durata de viață normală a vehiculelor în condiții normale de utilizare.
 - (e) care din (sub)categoriile L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be și L7Be care corespund normei Euro 5 trebuie supuse numai încercării SHED sau, în mod alternativ, trebuie supuse numai încercării de permeabilitate a rezervorului și a circuitului de combustibil, limitele pentru încercare fiind specificate în anexa VI punctul C2.
 - (f) kilometrajul pentru determinarea durabilității pentru norma Euro 5 (Euro 6 pentru motocicletele din categoria L3e) specificat în anexa VI punctul A și factorii de deteriorare pentru norma Euro 5 (Euro 6 pentru motocicletele din categoria L3e) specificați în anexa VII punctul B.

- (g) posibilitatea de a institui cerințe privind emisiile din afara ciclului dincolo de prevederile normei Euro 5 (Euro 6 pentru motocicletele din categoria L3e), data când acestea ar putea deveni obligatorii și pentru care (sub)categorii de vehicule.
6. Vehiculele cu propulsie exclusiv electrică și/sau vehiculele propulsate numai cu aer precomprimat nu sunt supuse cerințelor de mediu specificate în anexa V, pentru tipurile de încercări I – VIII. Aceste vehicule trebuie să respecte cerințele funcționale pentru sistemele OBD, astfel cum acestea sunt precizate într-un act delegat, pentru a permite repararea eficientă a acestor vehicule în cazul apariției unei disfuncționalități.
 7. Vehiculele cu combustibil gazos respectă limitele de emisie de la omologarea de tip și pragurile pentru emisiile OBD corespunzătoare motoarelor cu aprindere prin scânteie (PI). De asemenea, aceste vehicule satisfac cerințele și procedurile de încercare definite într-un act delegat adoptat în conformitate cu alineatul (12). Vehiculele pe gaz cu funcționare mono, bi sau multicomcombustibil și/sau vehiculele electrice hibride nu sunt supuse cerințelor încercării SHED în ceea ce privește emisiile evaporative. Vehiculele electrice hibride și/sau vehiculele pe gaz propulsate parțial de un motor cu aprindere prin scânteie PI funcționând cu benzină, cu amestec de benzine sau cu etanol trebuie să respecte numai cerințele privind permeabilitatea rezervorului și a circuitului de combustibil, astfel cum acestea sunt definite într-un act delegat menționat la alineatul 12).
 8. Vehiculele propulsate de un motor cu aprindere prin compresie CI care consumă numai combustibil diesel sau echivalent diesel cu volatilitate scăzută nu sunt supuse cerințelor și limitelor de încercare pentru emisiile prin evaporare.
 9. Vehiculele din categoria L4e trebuie să îndeplinească cerințele de mediu specificate în anexa V pentru vehicule din categoria L3e, situație în care, pentru încercările de tipul I, IV, VII și VIII din anexa V, după preferința producătorului poate fi supus încercării numai vehiculul motorizat, fără ataș, sau ansamblul complet format din vehiculul motorizat și ataș.
 10. „Dispozitiv de schimb pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv sau un ansamblu de dispozitive menit să înlocuiască dispozitivul pentru controlul poluării cu care vehiculul a fost inițial echipat, care poate fi omologat ca unitate tehnică separată în conformitate cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.

Producătorii se asigură că toate dispozitivele de schimb pentru controlul poluării vândute, înmatriculate sau puse în exploatare în Uniunea Europeană beneficiază de omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.
 11. Cerințele specificate la alineatele (1) - (10) se aplică vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate în conformitate cu anexa II.
 12. Pentru a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului, Comisia definește specificațiile tehnice detaliate privind cerințele de mediu, inclusiv procedurile de încercare pentru aspectele vizate la alineatele (2), (3), (4), și (5), prin intermediul unui act delegat, adoptat în conformitate cu articolele 76, 77 și 78.

Articolul 22

Cerințe de mediu suplimentare cu privire la gazele cu efect de seră și la consumul de combustibil

1. Emisiile de bioxid de carbon (CO₂) se determină cu ajutorul ciclului aplicabil de încercare în laborator a emisiilor efectuat de producător, ale cărui rezultate sunt comunicate autorității de omologare. Consumul de combustibil este fie calculat pe baza rezultatelor încercărilor în laborator a emisiilor efectuate la omologarea de tip, fie sunt măsurate și comunicate autorității de omologare.
2. Rezultatele măsurării emisiilor de CO₂, precum și rezultatele calculului sau măsurării consumului de combustibil se înscriu în documentația de omologare și în certificatul de conformitate.

Producătorii se asigură că datele privind emisiile de CO₂ și consumul de combustibil, în afară de menționarea acestora în certificatul de conformitate, sunt comunicate cumpărătorului la cumpărarea unui vehicul nou într-un format pe care aceștia îl consideră corespunzător.

3. Comisia definește metodele de măsurare a emisiilor de CO₂ și de calcul sau măsurare a consumului de combustibil prin intermediul unui act delegat, adoptat în conformitate cu articolele 76, 77 și 78.

CAPITOLUL IV PROCEDURI DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 23

Proceduri de omologare UE de tip

1. La depunerea unei cereri de omologare de tip, producătorul poate alege una din următoarele proceduri:
 - (a) omologarea de tip în faze succesive;
 - (b) omologarea de tip într-o singură fază;
 - (c) omologarea de tip în mai multe etape.

Pentru omologarea de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate se aplică omologarea într-o singură fază.

2. „Omologare de tip în faze succesive” înseamnă o procedură de omologare a vehiculelor constând în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare UE de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care conduce, în ultima fază, la omologarea vehiculului complet.
3. „Omologarea de tip într-o singură fază” constă în omologarea unui vehicul privit ca un tot unitar, într-o singură operație.

4. În cazul procedurii de omologare de tip în mai multe etape, una sau mai multe autorități de omologare atestă faptul că, în funcție de stadiul de finalizare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezentul regulament.

Omologarea de tip în mai multe etape se acordă pentru un tip de vehicul incomplet sau completat care respectă datele din dosarul de omologare și cerințele tehnice specificate în actele aplicabile enumerate în anexa II, ținând seama de stadiul în care se află fabricația vehiculului.

Omologarea de tip pentru etapa finală se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat că omologarea (omologările) de tip emise pentru vehiculul incomplet atestă faptul că tipul de vehicul omologat în etapa finală satisface toate cerințele tehnice aplicabile la momentul eliberării omologării (omologărilor) de tip, pentru categoria de vehicul pentru care omologarea de tip pentru vehiculul complet este acordată.

Omologarea de tip în mai multe etape menționată la alineatul (1) litera (c) se aplică numai vehiculelor utilitare și subcategoriile L5Be – U, L6Be – U și L7Be – U.

5. Alegerea procedurii de omologare nu aduce atingere cerințelor aplicabile pe care vehiculul de omologat trebuie să le satisfacă la momentul eliberării omologării de tip pentru vehiculul complet.
6. La articolul 73, Comisiei îi sunt conferite competențe de punere în aplicare în vederea elaborării de modele pentru detaliile reglementărilor procedurilor de omologare de tip.

Articolul 24

Cererea de omologare de tip

1. Producătorul înaintează cererea de omologare de tip autorității de omologare.
2. Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi depusă o singură cerere, într-un singur stat membru.
3. Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se prezintă o cerere separată.

Articolul 25

Dosarul de omologare

1. Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar de omologare.
2. Dosarul de omologare conține următoarele elemente:
 - (1) o fișă de informații în conformitate cu modelul stabilit de Comisie în conformitate cu articolul 73;
 - (2) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații solicitate în conformitate cu actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 73;

- (3) pentru vehicule, indicare procedurii alese în conformitate cu articolul 23 alineatul (1).
3. Dosarul de omologare poate fi transmis pe suport de hârtie sau în format electronic.

Articolul 26

Cerințe specifice privind informațiile care trebuie furnizate în cererea de omologare de tip, în funcție de procedura aleasă

1. În conformitate cu articolul 25, cererea de omologare în mai multe faze este însoțită de dosarul de omologare, precum și de setul complet de certificate de omologare de tip necesare în temeiul fiecărui act aplicabil specificat în anexa II.
2. În conformitate cu articolul 25, cererea de omologare de tip într-o singură fază este însoțită de un dosar de omologare conținând toate informațiile pertinente solicitate în temeiul actelor specificate în anexa II.
3. Fără a aduce atingere alineatelor (1), (2) și (3), pentru omologarea de tip în mai multe etape se furnizează următoarele informații:
 - (a) în prima etapă, acele părți ale dosarului de omologare și ale certificatelor de omologare UE de tip necesare pentru un vehicul complet care sunt relevante pentru stadiul de fabricație a vehiculului de bază;
 - (b) în cea de-a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului de omologare și ale certificatelor de omologare UE de tip care sunt relevante pentru stadiul de fabricație curent, precum și o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului eliberat în stadiul de producție anterior, precum și detalii complete privind orice modificări sau completări aduse vehiculului.
4. Printr-o cerere argumentată, autoritatea de omologare poate solicita producătorului să furnizeze orice informații suplimentare necesare pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru facilitarea efectuării încercărilor respective.

CAPITOLUL V

DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 27

Dispoziții generale

1. Autoritățile de omologare acordă omologarea UE de tip numai după ce au verificat conformitatea procedurilor de producție specificate la articolul 31 și îndeplinirea cerințelor aplicabile de către vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.
2. Omologările UE de tip se acordă în conformitate cu articolele 29, 30, 31 și 32.

3. Autoritatea de omologare poate refuza acordarea omologării UE de tip în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, deși se conformează dispozițiilor necesare, prezintă un risc serios pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice. În acest caz, autoritatea de omologare în cauză trimite neîntârziat celorlalte state membre și Comisiei un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă dovezi în sprijinul constatărilor sale.
4. Certificatul de omologare UE de tip se numerează în conformitate cu sistemul armonizat specificat în actul de punere în aplicare adoptat în conformitate cu articolul 73.
5. În termen de o lună, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului, însoțită de anexe, pentru fiecare tip de vehicul căruia i-a acordat omologarea. Copia respectivă poate fi trimisă în format electronic.
6. Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre asupra refuzului sau retragerii omologării oricărui vehicul, precizând motivele deciziei sale.
7. La intervale de câte trei luni, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o listă a omologărilor UE de tip pe care le-a acordat, modificat, refuzat sau retras în intervalul precedent pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate.
8. La cererea autorității de omologare a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip trimite, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de omologare UE de tip în cauză, însoțită de anexe. Copia respectivă poate fi trimisă în format electronic.
9. La solicitarea Comisiei, autoritatea de omologare transmite și acesteia informațiile specificate la alineatele (5) – (8) de mai sus.
10. Autoritatea de omologare pregătește documentația de omologare constând în dosarul de omologare însoțit de rapoarte de încercare și de orice alte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul de omologare în cursul exercitării funcțiilor care le revin. Documentația de omologare include un index în care este precizat conținutul documentației de omologare, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să poată fi identificate precis toate paginile și formatul fiecărui document întocmit pentru a prezenta o evidență a normelor succesive din gestionarea omologării UE de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor.

Articolul 28

Dispoziții speciale privind acordarea omologării UE de tip pentru vehiculul complet

1. Certificatul de omologare conține, sub formă de anexe, următoarele documente:
 - (a) documentația de omologare specificată la articolul 27 alineatul (10);

- (b) rezultatele încercărilor;
 - (c) numele și specimenul (specimenele) de semnătură al (ale) persoanei (persoanelor) autorizate să semneze certificatele de conformitate și funcția lor în cadrul societății.
2. Certificatul de omologare se întocmește pe baza unui model prevăzut în actul de punere în aplicare al prezentului regulament adoptat în conformitate cu articolul 73.
 3. Pentru fiecare tip de vehicul, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:
 - (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare UE de tip, inclusiv fișa anexată cu rezultatele încercărilor, în conformitate cu modelul pentru certificatul de omologare UE de tip;
 - (b) redactează indexul documentației de omologare;
 - (c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoțit de anexele sale.
 4. Dacă pentru o anumită omologare UE de tip, în conformitate cu articolul 39, au fost impuse restricții de valabilitate sau s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale prezentului regulament sau ale actelor de delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, certificatul de omologare CE de tip menționează restricțiile sau derogările respective.

În cazul în care producătorul optează pentru o procedură de omologare de tip într-o singură fază, autoritatea de omologare întocmește lista cerințelor sau actelor aplicabile și adaugă această listă la certificatul de omologare UE de tip.

Articolul 29

Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate

1. Omologarea UE de tip se acordă pentru un sistem care este în conformitate cu datele din dosarul de omologare și care satisface cerințele tehnice specificate în actele aplicabile prezentate în anexa II.
2. Omologarea UE de tip pentru o componentă sau unitate tehnică separată se acordă componentei sau unității tehnice separate care este în conformitate cu informațiile din dosarul de omologare și dacă aceasta satisface cerințele tehnice prevăzute în actul separat aplicabil specificat în anexa II.
3. În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate reparațiilor, serviceului sau întreținerii, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se specifică altfel în actele aplicabile prezentate în anexa II.
4. În cazul în care o componentă sau unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar

din acest motiv respectarea uneia sau a mai multor cerințe poate fi verificată numai când componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu alte părți ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării UE de tip a componentei sau a unității tehnice separate este limitat în consecință.

În astfel de cazuri, certificatul de omologare UE de tip specifică orice restricție de utilizare a componentei sau unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de montaj.

În cazul în care o astfel de componentă sau unitate tehnică separată este montată de producătorul vehiculului, în momentul omologării vehiculului se verifică respectarea tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile sau a condițiilor de montaj aplicabile.

Articolul 30

Încercările necesare pentru omologarea UE de tip

1. Respectarea cerințelor tehnice prevăzute în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II se demonstrează prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate.

Procedurile de încercare menționate la primul paragraf, precum și echipamentele și instrumentele necesare pentru efectuarea acestor încercări sunt specificate în actele aplicabile prezentate în anexa II.

2. Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare în temeiul actelor aplicabile prezentate în anexa II pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.
3. Încercările necesare sunt efectuate asupra vehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.

Cu toate acestea, producătorul poate selecta, de comun acord cu autoritatea de omologare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.

4. Ca alternativă la procedurile de încercare menționate la alineatul (1) și cu acordul autorității de omologare, pot fi utilizate, la cererea producătorului, metode de încercare virtuale cu privire la cerințele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.
5. Metodele de încercare virtuale respectă condițiile stabilite în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.
6. Pentru a garanta că rezultatele obținute prin încercări virtuale sunt la fel de semnificative ca rezultatele obținute prin încercări fizice, Comisia stabilește, prin intermediul unui act delegat adoptat în conformitate cu articolele 76, 77 și 78, cerințele care pot face obiectul încercărilor virtuale, precum și condițiile în care aceste încercări trebuie efectuate.

Articolul 31

Măsuri privind conformitatea producției

1. Autoritatea de omologare care acordă o omologare UE de tip adoptă toate măsurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale altor state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea producției vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, după caz, cu tipul omologat.
2. Autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea respectivă pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale altor state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatul (1) continuă să fie adecvate și dacă producția vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, după caz, continuă să fie conformă cu tipul omologat.
3. Pentru a verifica dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este conformă cu tipul omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip poate efectua orice verificări și încercări necesare pentru cerințele reglementare care fac obiectul omologării de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului sau la unitățile de producție ale acestuia. Detaliile procedurii de verificare sunt specificate într-un act de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament în conformitate cu articolul 73.
4. În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip constată că măsurile menționate la alineatul (1) nu sunt aplicate, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite, au încetat să mai fie aplicate sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producția nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect sau retrage omologarea de tip.
5. În conformitate cu articolul 73 din prezentul regulament, Comisiei i se conferă competența de a adopta actul de punere în aplicare în care sunt stabilite măsurile detaliate cu privire la conformitatea producției.

CAPITOLUL VI MODIFICAREA OMOLOGĂRILOR UE DE TIP

Articolul 32

Dispoziții generale

1. Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip cu privire la orice modificare a datelor din documentația de omologare.

Autoritatea de omologare decide care din procedurile specificate la articolul 33 trebuie aplicată.

În cazul în care este necesar, autoritatea de omologare poate decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare UE de tip trebuie acordată.

2. O cerere de modificare a unei omologări UE de tip este înaintată exclusiv autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip inițială.
3. În cazul în care constată că pentru efectuarea unei modificări, inspecțiile sau încercările trebuie repetate, autoritatea de omologare îl informează pe producător în consecință.

Procedurile menționate la articolul 33 se aplică numai dacă, pe baza acestor inspecții sau încercări, autoritatea de omologare ajunge la concluzia că cerințele pentru omologarea UE de tip continuă să fie respectate.

Articolul 33

Revizuri și extinderi ale omologărilor UE de tip

1. În cazul modificării datelor din documentația de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor, modificarea este considerată „revizuire”.

În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite pagina revizuită în consecință din documentația de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, această cerință se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată, a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificării.

2. Modificarea este considerată „extindere”, atunci când datele din documentația de omologare au fost modificate și când este valabilă una din situațiile de mai jos:
 - (a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;
 - (b) una din informațiile din certificatul de omologare UE de tip, cu excepția anexelor, s-a modificată;
 - (c) intră în vigoare noi cerințe pe baza oricărui act specificat în anexa II aplicabil tipului de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată omologate.

În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite un certificat de omologare UE de tip revizuit, însoțit de un număr de extindere, care crește în funcție de numărul de prelungiri succesive deja acordate. Certificatul de omologare specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri.

3. Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, indexul documentației de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

Articolul 34
Emiterea și notificarea modificărilor

1. În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare actualizează toate secțiunile relevante din certificatul de omologare UE de tip, anexele sale și indexul documentației de omologare. Certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului fără întârziere.
2. În cazul unei revizuri, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv indexul revizuit al documentației de omologare, sunt puse fără întârziere la dispoziția solicitantului de către autoritatea de omologare.
3. Autoritatea de omologare notifică autorităților de omologare ale celorlalte state membre orice modificare adusă omologărilor UE de tip, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 27.

CAPITOLUL VII
VALABILITATEA OMOLOGĂRII UE DE TIP

Articolul 35
Încetarea valabilității

1. Omologarea UE de tip se eliberează pe durată nelimitată.
2. Omologarea UE de tip pentru un vehicul își încetează valabilitatea în oricare dintre cazurile următoare:
 - (a) noi cerințe în orice act de aplicabil vehiculului omologat devin obligatorii pentru vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare a noilor vehicule, iar omologarea nu poate fi actualizată în consecință;
 - (b) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar;
 - (c) valabilitatea omologării expiră ca urmare a unei restricții speciale în conformitate cu articolul 38.
3. În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea UE de tip a vehiculului respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective.
4. Atunci când producția unui anumit tip de vehicul este întreruptă definitiv, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculul respectiv.

La primirea notificării menționate la primul paragraf, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculul în cauză informează în consecință autoritățile de omologare ale celorlalte state membre în termen de o lună.

5. Fără a aduce atingere alineatului (4), în cazurile în care o omologare UE de tip pentru un vehicul este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip comunică fără întârziere toate informațiile relevante autorităților de omologare ale celorlalte state membre pentru a permite aplicarea, dacă este cazul, a articolului 39.

Comunicarea menționată la paragraful al doilea specifică în special data producției și numărul de identificare ale ultimului vehicul produs.

CAPITOLUL VIII

CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE

Articolul 36

Certificat de conformitate

1. În calitate de deținător al unei omologări de tip pentru un vehicul complet, producătorul eliberează un certificat de conformitate, pe suport de hârtie, care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.

Un astfel de certificat îi este înmânat în mod gratuit cumpărătorului, odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.

2. Producătorul utilizează modelul de certificat de conformitate adoptat de Comisie în conformitate cu articolul 73.
3. Cu excepția cazului în care există un acord diferit cu cumpărătorul vehiculului, certificatul de conformitate se redactează în limba oficială a statului membru în care este cumpărat vehiculul.
4. Certificatul de conformitate se întocmește astfel încât să excludă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, hârtia folosită este protejată fie prin elemente grafice colorate, fie printr-un filigran cu marca de identificare a producătorului.
5. Certificatul de conformitate se completează integral și nu conține restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de actul de punere în aplicare adoptat în conformitate cu articolul 73.
6. În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar acele elemente din certificatul de conformitate care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează la certificatul de omologare toate certificatele de conformitate emise în etapele anterioare.
7. Astfel cum este prevăzut în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament, în cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 39 alineatul (2), certificatul de omologare trebuie să conțină în titlu expresia „Pentru

vehicule complete/completate, omologate de tip în conformitate cu articolul 39 (omologare provizorie)”.

8. Astfel cum este prevăzut în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament, în cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 41, certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere se indică anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în tabelul prevăzut în actul de punere în aplicare, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului respectiv în cadrul producției din anul în cauză.
9. Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (1), producătorul poate transmite în format electronic autorităților naționale date sau informații cuprinse în certificatul de conformitate.
10. Un duplicat al certificatului de conformitate poate fi eliberat numai de producător. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

Articolul 37

Marcarea regulamentară a vehiculelor și marca de omologare de tip a componentelor sau unităților tehnice separate

1. Producătorul vehiculului fixează pe fiecare vehicul produs în conformitate cu tipul omologat o plăcuță regulamentară impusă de actul delegat sau de punere în aplicare relevant precizat în lista din anexa II.
2. Producătorul unei componente sau unități tehnice separate care face sau nu parte dintr-un sistem aplică fiecărei componente sau unități tehnice separate produse în conformitate cu tipul omologat marca de omologare de tip impusă de actul delegat sau de punere în aplicare relevant precizat în lista din anexa II.
3. În cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip pentru o componentă sau o unitate tehnică separată, producătorul aplică cel puțin denumirea sa comercială sau marca producătorului, numărul tipului și un număr de identificare.
4. Plăcuța regulamentară UE și marca de omologare de tip sunt în conformitate cu modelul prevăzut în actul de punere în aplicare stabilit în articolul 73 adoptat în temeiul prezentului regulament.

CAPITOLUL IX DEROGĂRI PENTRU TEHNOLOGII SAU CONCEPTE NOI

Articolul 38

Derogări pentru tehnologii sau concepte noi

1. Producătorul poate solicita o omologare UE de tip pentru un nou tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată care face parte din tehnologii sau concepte noi care sunt incompatibile cu unul sau mai multe acte din lista din anexa II.

2. Autoritatea de omologare acordă omologarea UE de tip menționată la alineatul (1) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
 - (a) cererea precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele în cauză determină incompatibilitatea dintre sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată și unul sau mai multe acte enumerate în anexa II;
 - (b) în cerere sunt descrise implicațiile de siguranță și de mediu ale noilor tehnologii și măsurile luate pentru a se garanta că, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogare, este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent;
 - (c) sunt prezentate descrieri și rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția specificată la punctul (b).
3. Acordarea unei derogări pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații din partea Comisiei, acordate printr-o decizie adoptată în conformitate cu procedura precizată la articolul 74 alineatul (2).
4. În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea, autoritatea de omologare poate acorda o omologare provizorie, valabilă numai pe teritoriul statului membru în cauză, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată. Autoritatea de omologare informează neîntârziat Comisia și alte state membre în legătură cu aceasta prin intermediul unui dosar care conține informațiile menționate la alineatul (2).
5. Alte autorități de omologare pot decide la rândul lor să accepte pe teritoriul lor omologarea provizorie menționată la alineatul (4).
6. După caz, autorizația din partea Comisiei, menționată la alineatul (3), specifică, de asemenea, dacă omologarea face obiectul vreunei restricții. În toate cazurile, omologarea de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.
7. În cazul în care Comisia decide să refuze acordarea autorizației, autoritatea de omologare informează de îndată pe deținătorul omologării de tip provizorii menționate la alineatul (4) că omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului Comisiei.

Cu toate acestea, vehiculele produse în conformitate cu omologarea provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi vândute, înmatriculate sau puse în exploatare în oricare dintre statele membre care a acceptat omologarea provizorie.

Articolul 39

Cerințe ulterioare de adaptare la condițiile de natură juridică

1. În cazul în care Comisia autorizează acordarea unei derogări în conformitate cu articolul 38, aceasta ia măsurile necesare pentru adaptarea la evoluțiile tehnologice a actelor delegate sau de punere în aplicare respective.

În cazul în care o derogare în temeiul articolului 38 se referă la un regulament CEE-ONU, Comisia propune un amendament la regulamentul UNECE în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului Comisiei Economice pentru Europa a

Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații⁵⁴.

2. De îndată ce actele relevante au fost modificate, orice restricție legată de decizia Comisiei de autorizare a derogării este ridicată imediat.

Dacă măsurile necesare adaptării actelor delegate sau de punere în aplicare nu au fost întreprinse, Comisia poate autoriza printr-o decizie adoptată în conformitate cu procedura menționată la articolul 74 alineatul (2), la solicitarea statului membru care a acordat omologarea, prelungirea omologării de tip de către statul membru respectiv.

CAPITOLUL X

VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI

Articolul 40

Omologarea națională de tip pentru serii mici

1. Producătorul poate solicita o omologare de tip pentru serii mici a unui tip de vehicul, în cadrul limitelor cantitative anuale stabilite în anexa III. Aceste limite se aplică vânzării, înmatriculării sau punerii în exploatare a vehiculelor din tipul omologat pe piața Uniunii într-un anume an.

În cazul omologării de tip pentru serii mici, autoritatea de omologare, dacă are motive rezonabile, poate să acorde derogări de la aplicarea uneia sau mai multor dispoziții dintr-unul sau mai multe acte enumerate în anexa II, cu condiția de a fi formulat cerințe alternative.

2. Cerințele alternative menționate în alineatul (1) garantează un nivel funcțional de siguranță și protecție a mediului care este echivalent, pe cât posibil, cu cel prevăzut de actul sau actele relevante enumerate în anexa II.
3. În cazul omologării de tip a vehiculelor în temeiul prezentului articol, sunt acceptate sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele enumerate la anexa II.
4. Certificatele de omologare pentru vehiculele omologate de tip în temeiul prezentului articol sunt redactate conform modelului stabilit în actul de punere în aplicare adoptat în conformitate cu articolul 73, dar nu au titlul „Certificat de omologare UE de tip pentru vehicule”; ele specifică conținutul derogărilor acordate în temeiul alineatului (1). Certificatele de omologare de tip se numerotează în conformitate cu actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 73.

⁵⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1

5. Valabilitatea omologării de tip naționale pentru serii mici este limitată la teritoriul statului membru a cărui autoritate de omologare a acordat omologarea.

Cu toate acestea, la solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poșta electronică o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor membre desemnate de producător.

În termen de 3 luni de la primirea solicitării menționate în al doilea paragraf, autoritățile de omologare ale statelor membre desemnate de producător decid dacă acceptă sau nu omologarea de tip. Acestea comunică în mod oficial decizia lor autorității de omologare care a acordat omologarea de tip națională pentru serii mici.

Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologarea de tip, cu excepția cazului în care ele au motive justificate de a crede că dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu dispozițiile proprii.

6. La cererea unui solicitant de omologare de tip națională pentru serii mici care intenționează să vândă, să înmatriculeze sau să pună în exploatare un vehicul în alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat o omologare de tip națională pentru serii mici furnizează solicitantului respectiv o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv a documentației de omologare. Autoritatea de omologare de tip a statului membru permite vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare a unui vehicul, cu excepția cazului în care are motive justificate de a crede că dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu propriile dispoziții.

CAPITOLUL XI OMOLOGĂRI INDIVIDUALE

Articolul 41

Omologări individuale

1. La solicitarea proprietarului vehiculului, autoritățile de omologare acordă o omologare individuală unui vehicul care este conform cu descrierea anexată la cerere și respectă dispozițiile prezentului regulament.
2. În cadrul procedurii de omologare individuale, autoritățile de omologare garantează că vehiculul respectă dispozițiile actelor relevante enumerate în anexa II.
3. Omologarea individuală se aplică unui anumit vehicul, indiferent dacă acesta este unic sau nu.
4. Cererile de omologare individuală pot viza maximum 5 vehicule de același tip.
5. După acordarea omologării de tip, autoritatea de omologare eliberează neîntârziat certificatul de omologare individuală.
6. Formatul certificatului de omologare individuală este stabilit pe baza modelului certificatului de omologare UE de tip astfel cum se precizează în actul de punere în

aplicare adoptat în conformitate cu articolul 73 și conține cel puțin informațiile necesare completării cererii de înmatriculare prevăzute de Directiva 1999/37/CE a Consiliului⁵⁵.

CertIFICATELE DE OMOLOGARE INDIVIDUALĂ nu poartă titlul „Omologare UE a vehiculului”. Un certificat de omologare individuală poartă numărul de identificare al vehiculului în cauză.

7. Prezentul articol se aplică vehiculelor care, la data cererii de omologare individuală, nu au fost vândute anterior sau nu au fost încă puse în exploatare, acțiune care implică identificarea sau eliberarea unui număr de înmatriculare, inclusiv înmatricularea temporară ori înmatricularea pe termen scurt sau profesională, sau care au fost vândute, înmatriculate sau puse în exploatare de mai puțin de șase luni.
8. Prezentul capitol se poate aplica vehiculelor cărora li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament și care au fost modificate înainte de vânzarea, înmatricularea sau punerea lor în exploatare.

Articolul 42

Derogări pentru omologările individuale

1. O autoritate de omologare poate acorda pentru vehicul derogări de la cerințele stabilite într-unul sau mai multe acte enumerate în anexa II, cu condiția ca autoritatea de omologare să impună cerințe alternative și ca o astfel de derogare să aibă la bază motive rezonabile.
2. Cerințele alternative garantează un nivel de siguranță în funcționare și protecție a mediului care este echivalent, pe cât posibil, cu cel prevăzut de actul sau actele relevante enumerate în anexa II.

Autoritățile de omologare nu efectuează încercări distructive. Ele folosesc orice informație relevantă care stabilește conformitatea cu cerințele alternative, furnizată de către solicitantul omologării individuale.

Autoritățile de omologare acceptă, în locul cerințelor alternative, orice omologare UE de tip pentru un sistem, componentă sau unitate tehnică separată.

3. Autoritatea de omologare acordă o omologare individuală dacă vehiculul corespunde descrierii anexate solicitării și dacă respectă cerințele tehnice aplicabile, eliberând fără întârziere un certificat de omologare individuală.

Formatul certificatului de omologare individuală este stabilit după modelul certificatului de omologare UE de tip menționat în articolul 28 alineatul (2) și conține cel puțin informațiile necesare completării cererii de înmatriculare prevăzute de Directiva 1999/37/CE a Consiliului⁵⁶.

⁵⁵ JO L 138, 1.6.1999, p. 57.

⁵⁶ JO L 138, 1.6.1999, p. 57.

CertIFICATELE DE OMOLOGARE INDIVIDUALĂ NU POARTĂ TITLUL „OMOLOGARE UE A VEHICULULUI”. UN CERTIFICAT DE OMOLOGARE INDIVIDUALĂ POARTĂ NUMĂRUL DE IDENTIFICARE AL VEHICULULUI ÎN CAUZĂ.

Articolul 43

Valabilitatea și recunoașterea omologării individuale

1. Valabilitatea unei omologării individuale este limitată la teritoriul statului membru care a acordat omologarea.
2. În scopul vânzării, înmatriculării sau punerii în exploatare într-un alt stat membru a unui vehicul căruia i s-a acordat o omologare individuală, autoritatea de omologare care a acordat omologarea îi furnizează solicitantului de omologare individuală, la cerere, o declarație privind dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, precum și orice informații suplimentare indicând în detaliu natura cerințelor tehnice pe care vehiculul în cauză le satisface.
3. În ceea ce privește vehiculul căruia i-a fost acordată o omologare individuală de către o autoritate de omologare a unui stat membru în conformitate cu dispozițiile articolului 34, celelalte state membre permit vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculului, cu excepția cazului în care există motive întemeiate de a considera că dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu propriile lor dispoziții.
4. La solicitarea proprietarului vehiculului, autoritățile de omologare acordă o omologare individuală unui vehicul care satisface dispozițiile prezentului regulament. Într-un astfel de caz, autoritățile de omologare acceptă omologarea individuală și autorizează vânzarea, înmatricularea și punerea în exploatare a vehiculului respectiv.

Articolul 44

Dispoziții specifice privind omologările individuale

1. Dispozițiile prezentului capitol pot fi aplicate vehiculelor cărora li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament și care au fost modificate înainte de prima lor vânzare, înmatriculare sau punere în exploatare.
2. Procedura stabilită prin prezentul capitol se poate aplica în cazul unui anumit vehicul, în timpul etapelor succesive ale fabricării sale, în conformitate cu procedura de omologare de tip în mai multe etape.
3. Procedura stabilită în prezentul capitol nu poate înlocui o etapă intermediară din derularea normală a unei proceduri de omologare de tip în mai multe etape și nu se poate aplica pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul.

CAPITOLUL XII

VÂNZAREA, ÎNMATRICULAREA ȘI PUNEREA ÎN EXPLOATARE

Articolul 45

Vânzarea, înmatricularea și punerea în exploatare a vehiculelor

1. Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 41 și 42, vehiculele pentru care omologarea de tip a vehiculului complet este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut o astfel de omologare de tip în temeiul prezentului regulament se vând, se înmatriculează sau pot fi puse în exploatare numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate eliberat în conformitate cu articolul 36.

În cazul vehiculelor incomplete, vânzarea sau punerea în exploatare a unor astfel de vehicule este permisă, dar autoritățile responsabile cu înmatricularea vehiculelor din statele membre pot refuza înmatricularea și circulația pe drumuri în mod permanent ale unor astfel de vehicule.

2. În ceea ce privește vehiculele produse în serii mici, numărul vehiculelor vândute, înmatriculate și puse în exploatare în cursul unui singur an nu depășește numărul de unități specificat în anexa III.
3. Cerințele alineatului (1) nu se aplică vehiculelor destinate utilizării de către forțele armate sau de către serviciile de protecție civilă, de protecție contra incendiilor sau de ordine publică sau vehiculelor omologate în conformitate cu articolul 40 sau 43.
4. La solicitarea proprietarului vehiculului, autoritățile de omologare acordă o omologare individuală unui vehicul care satisface dispozițiile prezentului regulament. Într-un astfel de caz, autoritățile de omologare acceptă omologarea individuală și autorizează vânzarea, înmatricularea și punerea în exploatare a vehiculului.

Articolul 46

Vânzarea, înmatricularea și punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie

1. Dacă fac obiectul limitelor de sfârșit de serie și termenelor specificate în alineatele (2) și (4), vehiculele conforme cu un tip de vehicul a cărui omologare UE de tip nu mai este valabilă pot fi înmatriculate.

Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii care beneficiau de o omologare UE de tip valabilă în momentul fabricării, dar care nu au fost înmatriculate înainte de expirarea valabilității omologării UE de tip.

2. Alineatul (1) se aplică, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de douăsprezece luni de la data expirării valabilității omologării UE de tip și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de optsprezece luni de la data respectivă.

3. Producătorul care dorește să beneficieze de prevederile alineatului (1) înaintează o cerere autorității competente din fiecare stat membru în care urmează să fie înmatriculate vehiculele în cauză. În cererea respectivă se specifică orice motive tehnice sau economice care nu permit vehiculelor respective să fie conforme cu noile cerințe pentru omologarea de tip.

Autoritatea națională în cauză decide, în termen de trei luni de la primirea cererii, dacă permite înmatricularea vehiculelor pe teritoriul ei și în ce cantitate.

4. Numărul de vehicule de sfârșit de serie nu depășește fie 10 % din numărul de vehicule înmatriculate în cei doi ani precedenți, fie 10 vehicule pe stat membru, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cantități.
5. Înaintea înmatriculării, producătorul eliberează un nou certificat de conformitate pentru vehicule de sfârșit de serie, calificând aceste vehicule drept „sfârșit de serie” și indicând numărul și statul membru corespunzătoare primei înmatriculări, în conformitate cu modelul de certificat de conformitate stabilit de Comisia în temeiul articolului 73.
6. Statele membre se asigură că numărul de vehicule care urmează a fi înmatriculate în temeiul procedurii stabilite în prezentul articol este controlat în mod eficient.
7. Prezentul articol se aplică numai la încetarea producției ca urmare a expirării valabilității omologării de tip în cazul menționat la articolul 35 alineatul (2).

Articolul 47

Vânzarea și punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate

1. Componentele sau unitățile tehnice separate pot fi vândute și pot fi puse în exploatare numai dacă satisfac cerințele din actele delegate relevante enumerate în anexa II și sunt marcate în mod corespunzător în conformitate cu articolul 37.
2. Alineatul (1) nu se aplică în cazul componentelor sau unităților tehnice separate special fabricate sau proiectate pentru vehiculele noi care nu sunt reglementate de prezentul regulament.
3. Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pot permite vânzarea și punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul unei derogări de la aplicarea uneia sau a mai multor dispoziții din prezentul regulament în temeiul articolului 38 sau care sunt destinate instalării pe vehicule care beneficiază de omologările acordate în conformitate cu articolul 40 sau 41 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.
4. Prin derogare de la alineatul (1), și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament sau în unul din actele lui delegate, statele membre pot permite vânzarea sau punerea în exploatare a componentelor sau unităților tehnice separate care sunt destinate instalării pe vehicule pentru care, la data vânzării sau a punerii în exploatare, nu a fost solicitată, în temeiul prezentului regulament sau al Directivei 2002/24/CE, omologarea UE de tip.

CAPITOLUL XIII

CLAUZE DE SALVGARDARE

Articolul 48

Procedura la nivel național aplicată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc

1. În cazul în care autoritățile de supraveghere a pieței dintr-un stat membru au acționat în temeiul articolului 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 sau în cazul în care au motive suficiente să creadă că un vehicul, sistem sau unitate tehnică separată care intră sub incidența prezentului regulament prezintă un risc pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau pentru alte aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament, acestea fac o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul sau unitatea tehnică separată în cauză, acoperind toate cerințele stabilite de prezentul regulament. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritățile de supraveghere a pieței.

În cazul în care, pe parcursul evaluării menționate, autoritățile de supraveghere a pieței și/sau autoritățile de omologare constată că vehiculul, sistemul sau unitatea tehnică separată nu este conformă cerințelor stabilite de prezentul regulament, acestea solicită de îndată operatorului economic relevant să întreprindă toate acțiunile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul sau unitatea tehnică separată este în conformitate cu cerințele în cauză sau să retragă vehiculul, sistemul sau unitatea tehnică separată de pe piață sau să o recheme în decursul unei perioade rezonabile, proporțională cu natura riscului.

Autoritățile de omologare informează serviciul tehnic relevant în privința măsurilor luate în conformitate cu primul și al doilea paragraf. Articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică măsurilor menționate la paragraful al doilea.

2. În cazul în care autoritățile de omologare consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul național, acestea informează Comisia și celelalte state membre cu privire la rezultatele evaluării și la acțiunile impuse operatorului economic.
3. Operatorul economic se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor sau unităților tehnice separate neconforme pe care le-a vândut, înmatriculat sau pentru a căror punere în circulație este responsabil, pe tot teritoriul Uniunii.
4. În cazul în care operatorul economic nu ia măsuri corective adecvate în termenul precizat la al alineatul (1) al doilea paragraf, autoritățile naționale iau toate măsurile adecvate pentru a interzice sau a restricționa vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe piața lor națională sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.
5. Autoritățile naționale informează Comisia și celelalte state membre, fără întârziere, cu privire la respectivele măsuri.

Informațiile furnizate includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate neconforme, a originii acesteia, a naturii neconformității invocate și a riscului implicat, a tipului și duratei măsurilor naționale adoptate, precum și a argumentelor prezentate de operatorul economic relevant. În mod special, autoritățile de supraveghere a pieței indică dacă neconformitatea se datorează unuia dintre următoarele motive:

- (a) neîndeplinirea de către vehicul, componentă sau unitate tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la interesul public precizate în prezentul regulament sau
 - (b) lacunelor din actele relevante enumerate în anexa II.
6. Statele membre, altele decât statul membru care a inițiat procedura, informează în termen de o lună Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile adoptate și la informațiile suplimentare de care dispun cu privire la neconformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză și, în caz de dezacord față de măsura națională notificată, cu privire la obiecțiile lor.
 7. În cazul în care, în termen de o lună de la primirea informațiilor menționate la alineatul (6), niciun stat membru și nici Comisia nu ridică vreo obiecție cu privire la o măsură luată de un stat membru, măsura respectivă este considerată justificată.
 8. Statele membre se asigură că sunt luate măsurile restrictive adecvate în legătură cu vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, cum ar fi retragerea fără întârziere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate de pe piața lor.

Articolul 49

Procedura comunitară de salvagardare

1. În cazul în care, în cursul procedurii prevăzute la articolul 41, se ridică obiecții la adresa unei măsuri luate de un stat membru sau în cazul în care Comisia consideră că o măsură națională contravine legislației Uniunii, Comisia evaluează fără întârziere măsura națională, după ce se consultă cu statele membre și cu operatorul sau operatorii economici relevanți. Pe baza rezultatelor evaluării respective, Comisia decide dacă măsura națională este justificată sau nu.

Comisia comunică decizia sa tuturor statelor membre și operatorului sau operatorilor economici relevanți.

2. În cazul în care măsura națională este considerată justificată, toate statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată neconformă este retrasă de pe piețele lor și informează Comisia în consecință. În cazul în care măsura națională este considerată nejustificată, statul membru în cauză retrage măsura.
3. În cazul în care măsura națională este considerată justificată și se datorează lacunelor prezentului regulament sau ale actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în

temeiul prezentului regulament, Comisia propune măsuri corespunzătoare după cum urmează:

- (a) în situația în care actele în cauză sunt actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, Comisia propune amendamentele necesare la actul respectiv;
- (b) în situația în care sunt vizate regulamente CEE-ONU, Comisia propune proiectele de amendamente necesare ale regulamentelor CEE-ONU relevante în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului revizuit din 1958.

Articolul 50

Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc

1. În cazul în care, în urma efectuării unei evaluări în temeiul articolului 49 alineatul (1), o autoritate națională ajunge la concluzia că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate respective, cu toate că sunt conforme cu cerințele aplicabile sau sunt marcate corespunzător, prezintă un risc grav pentru siguranță sau pot afecta grav mediul sau sănătatea publică, autoritatea națională respectivă solicită operatorului economic relevant să ia toate măsurile adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă acel risc în momentul vânzării, înmatriculării sau punerii în exploatare sau să retragă de pe piață vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată ori să o recheme într-un termen rezonabil, proporțional cu natura riscului. Autoritatea de înmatriculare poate refuza, pentru o perioadă de cel mult șase luni, să permită înmatricularea unor astfel de vehicule pe teritoriul ei.
2. În cazul unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată astfel cum este precizată la alineatul (1), operatorul economic se asigură că măsura corectivă este luată pentru toate vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate de acest fel care sunt vândute, înmatriculate sau puse în exploatare în Uniune.
3. În termen de o lună, statul membru transmite Comisiei și celorlalte state membre toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, originea și lanțul de aprovizionare ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate, natura riscului implicat și natura și durata măsurilor naționale întreprinse.
4. Comisia consultă fără întârziere statele membre și operatorul sau operatorii economici relevanți precum și, în special, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip, evaluând, totodată, măsurile naționale întreprinse. Pe baza evaluării respective, Comisia decide dacă măsura națională este sau nu justificată, și, după caz, propune măsuri adecvate.
5. Comisia adresează decizia sa tuturor statelor membre și o comunică imediat acestora și operatorului sau operatorilor economici relevanți.

Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme cu tipul omologat

1. Dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate produse, după caz, sunt în conformitate cu tipul omologat. În termen de o lună, autoritățile de omologare informează autoritățile de omologare din celelalte state membre în privința măsurilor întreprinse.
2. În sensul alineatului (1), abaterile de la datele cuprinse în certificatul de omologare UE de tip sau în dosarul de omologare sunt considerate un motiv de neconformitate cu tipul omologat. Nu trebuie considerat că un vehicul nu este conform cu tipul omologat atunci când sunt permise anumite toleranțe prin actele de reglementare relevante enumerate în anexa II și când aceste toleranțe sunt respectate.
3. Dacă o autoritate de omologare demonstrează că vehiculele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare eliberată în alt stat membru nu se conformează tipului omologat, aceasta poate solicita autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip să verifice dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație se conformează în continuare tipului omologat. La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia în cel mai scurt timp posibil măsurile care se impun și, în orice caz, în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.
4. Autoritatea de omologare cere autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip sistemului, componentei, unității tehnice separate sau vehiculului incomplet să ia măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculele în curs de fabricație sunt din nou conforme cu tipul omologat în cazurile următoare:
 - (a) pentru o omologare UE de tip pentru vehicule, în cazul în care neconformitatea unui vehicul este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice separate;
 - (b) pentru o omologare de tip în mai multe etape, în cazul în care neconformitatea unui vehicul completat este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice care face parte din vehiculul incomplet sau neconformității vehiculului incomplet.
5. La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare în cauză ia măsurile care se impun, după caz în cooperare cu autoritatea de omologare solicitantă, în cel mai scurt timp posibil și, în orice caz, în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.
6. În cazul în care se constată lipsa conformității, autoritatea de omologare a statului membru care a acordat omologarea UE de tip sistemului, componentei sau unității tehnice separate sau omologarea vehiculului incomplet ia măsurile precizate la alineatul (1).

Autoritățile de omologare se informează reciproc în termen de o lună privind orice retragere a omologării UE de tip și motivele care au determinat-o.

7. Dacă autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip contestă neconformitatea care i-a fost notificată, statele membre în cauză depun eforturi pentru soluționarea diferendului. Comisia este informată și organizează, atunci când este necesar, consultări adecvate în vederea ajungerii la o înțelegere.

Articolul 52

Sisteme, componente sau unități tehnice separate care prezintă un risc important pentru buna funcționare a sistemelor esențiale

1. Sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care pot prezenta un risc important pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu pot fi vândute, înmatriculate sau puse în exploatare și sunt interzise, cu excepția cazului în care au fost omologate de o autoritate de omologare în conformitate cu alineatul (4) și cu articolul 53 alineatele (1) și (2).
2. Comisia stabilește o listă a sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate vizate de alineatul (1), prin intermediul actelor delegate, în conformitate cu articolele 76, 77 și 78, ținând cont de informațiile disponibile privind următoarele aspecte:
 - (a) gravitatea riscului pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor echipate cu astfel de sisteme, componente sau unități tehnice separate;
 - (b) efectul asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața pieselor de schimb al impunerii, prin prezentul articol, a unei posibile cerințe de autorizare pentru sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în cauză.
3. „Componentele originale” sunt piese ale vehiculelor fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de componente destinate asamblării vehiculului în cauză, inclusiv acele componente fabricate pe aceeași linie de producție ca componentele menționate mai sus, precum și componentele pentru care producătorul certifică, până la proba contrară, că prezintă un nivel de calitate egal cu cel al componentelor utilizate la asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție ale producătorului vehiculului; aceeași definiție se aplică și unităților tehnice separate.

Alineatul (1) nu se aplică sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate originale și sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate cărora li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu dispozițiile unuia din actele enumerate în anexa II, cu excepția cazului în care omologarea se referă la alte aspecte decât cele vizate la alineatul (1).

Alineatul (1) nu se aplică sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate fabricate pentru vehicule destinate exclusiv curselor. În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate enumerate într-un act delegat la prezentul regulament au un uz dual, atât pentru vehicule destinate exclusiv curselor, cât și

pentru vehicule destinate circulației pe drumuri publice, acestea nu pot fi vândute sau oferite spre vânzare consumatorilor.

4. În măsura în care este necesar, Comisia stabilește modelul și sistemul de numerotare ale certificatelor menționate la articolul 53 alineatul (1) paragraful trei, precum și toate aspectele legate de procedură, prin intermediul unui act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 73. Comisia stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească astfel de componente, precum și marcarea, ambalarea și încercările adecvate, prin intermediul actelor delegate în conformitate cu articolele 76, 77 și 78.
5. Cerințele menționate la alineatul (4) se pot baza pe actele enumerate în anexa II sau pot consta într-o comparație a sistemului, componentei sau unității tehnice separate cu performanța vehiculului original sau a uneia din părțile lui componente, după caz. În ambele cazuri, cerințele garantează că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu afectează funcționarea sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu.

Articolul 53

Sisteme, componente sau unități tehnice separate care prezintă un risc important pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe

1. În sensul articolului (52) alineatul 1, producătorul de sisteme, componente sau unități tehnice separate prezintă autorității de omologare un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic desemnat, care certifică faptul că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pentru care este solicitată autorizația sunt conforme cu cerințele menționate la articolul (52) alineatul (4). Producătorul poate înainta doar o singură cerere pe tip și pe parte componentă unei singure autorități de omologare.

Cererea include detaliile producătorului sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, tipul, numerele de identificare și numerele pieselor sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, denumirea producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul fabricării sau orice altă informație care permite identificarea vehiculului pe care urmează să fie instalate sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate.

Atunci când autoritatea de omologare constată, luând în considerare raportul de încercare și alte probe, că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate vizate sunt conforme cu cerințele precizate la articolul 52 alineatul (4), aceasta eliberează producătorului, fără întârziere, un certificat. Acest certificat autorizează vânzarea și punerea în exploatare în Uniune a sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul paragrafului doi din alineatul (2).

2. Producătorul informează de îndată autoritatea de omologare care a eliberat certificatul asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care acesta a fost eliberat. Autoritatea de omologare decide dacă certificatul trebuie revizuit sau dacă trebuie eliberat un alt certificat și dacă sunt necesare alte încercări.

Responsabilitatea producătorului este să se asigure că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate sunt fabricate și continuă să fie fabricate potrivit condițiilor în care a fost eliberat certificatul.

3. Înainte de eliberarea unei autorizații, autoritatea de omologare se asigură de existența unor modalități și proceduri corespunzătoare de asigurare a unui control efectiv al conformității producției.

În cazul în care autoritatea de omologare consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, aceasta îi solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate sunt din nou conforme. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația.

4. Autoritățile de omologare din diferite state membre semnalează Comisiei orice dezacord cu privire la certificatele menționate la alineatul (1) paragraful al treilea. Comisia întreprinde măsurile necesare pentru rezolva dezacordul, inclusiv, dacă este necesar, prin solicitarea retragerii autorizației, după consultarea autorităților de omologare.
5. Până la stabilirea listei menționate la articolul 52 alineatul (2), statele membre pot menține dispoziții naționale referitoare la sisteme, componente sau unități tehnice separate care pot afecta funcționarea sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului și performanța lui de mediu.

Articolul 54

Rechemarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate

1. În cazul în care un producător căruia i s-a eliberat un certificat de omologare UE de tip a vehiculului complet este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) 765/2008, să recheme vehicule vândute, înmatriculate sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil, din cauză că un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată instalată pe vehicul prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă aceasta a fost sau nu omologată în conformitate cu prezentul regulament, sau din cauză că o piesă care nu face obiectul niciunei cerințe specifice în temeiul legislației privind omologarea de tip prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, acel producător informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea vehiculului.
2. În cazul în care un producător de sisteme, componente sau unități tehnice separate căruia i s-a acordat omologarea UE de tip este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să recheme sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost vândute sau a căror punere în exploatare a făcut parte din responsabilitățile producătorului, din cauză că acestea prezintă un risc grav pentru siguranță, siguranța la locul de muncă, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă acestea au fost sau nu omologate în conformitate cu prezentul regulament, producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea.
3. Producătorul propune autorității de omologare un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul menționat la alineatele (1) și (2). Autoritatea de omologare comunică fără întârziere autorităților de omologare ale celorlalte state membre soluțiile propuse.

Autoritățile de omologare se asigură că măsurile sunt puse în practică eficient pe propriul teritoriu.

4. Dacă autoritatea de omologare în cauză consideră că soluțiile sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede, aceasta informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculele vizate.

Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip îl informează apoi pe producător. Dacă producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficiente de remediere, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip va lua toate măsurile de protecție necesare, inclusiv retragerea omologării UE de tip. În cazul retragerii omologării UE de tip, autoritatea de omologare informează asupra acestui fapt prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente producătorului, autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia, în termen de o lună.

Articolul 55

Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile

1. Toate deciziile adoptate în temeiul dispozițiilor prezentului regulament, precum și toate deciziile privind refuzul sau retragerea unei omologări UE de tip, refuzul sau restricțiile impuse vânzării, înmatriculării, punerii în exploatare sau cererea de retragere de pe piață precizează în detaliu motivele pe care se întemeiază.
2. Aceste decizii sunt transmise părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare în statul membru respectiv, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate.

CAPITOLUL XIV REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE

Articolul 56

Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip

1. Regulamentele CEE-ONU la care a aderat Uniunea și care sunt enumerate în prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament fac parte din omologarea UE de tip a vehiculului.
2. În cazul în care Uniunea decide să aplice cu titlu obligatoriu un regulament CEE-ONU în scopul omologării UE de tip în conformitate cu articolul 4 alineatul (4) din decizia 97/836/CE a Consiliului, Comisia modifică în consecință anexele la prezentul regulament prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolele 76, 77 și 78. Actul delegat de modificare a anexelor la prezentul regulament specifică datele punerii în aplicare obligatorii a regulamentului CEE-ONU sau a amendamentelor acestuia.

Articolul 57

Regulamentele CEE-ONU și omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici

1. Regulamentele CEE-ONU enumerate în prezentul regulament se consideră echivalente cu actele delegate corespondente, în măsura în care au același domeniu de aplicare și același obiect.
2. Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologările acordate în conformitate cu reglementările CEE-ONU și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate ale acestuia.
3. În cazul în care Uniunea decide să aplice, în sensul alineatului (1), un nou regulament CEE-ONU sau un regulament CEE-ONU modificat, Comisia modifică în consecință anexele la prezentul regulament sau actele delegate prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolele 76, 77 și 78.

CAPITOLUL XV COMUNICAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 58

Informațiile destinate utilizatorilor

1. Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de datele prevăzute de prezentul regulament, de actele de punere în aplicare sau de actele delegate enumerate la anexa II care să contravină datelor omologate de autoritatea de omologare.
2. În cazul în care un act de punere în aplicare sau delegat enumerat în anexa II prevede astfel, producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții speciale sau restricții privind utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate.
3. Informațiile sunt puse la dispoziție în limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul urmează să fie vândut, înmatriculat și pus în exploatare. După aprobarea acestora de către autoritatea de omologare, informațiile figurează în manualul de utilizare al proprietarului.

Articolul 59

Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate

1. Producătorul vehiculului pune la dispoziția producătorilor de componente sau unități tehnice separate toate datele necesare pentru omologarea UE de tip a componentelor sau unităților tehnice separate sau pentru obținerea unei autorizații în temeiul articolului 46, inclusiv, după caz, desenele menționate în actele enumerate în anexa II.

Producătorul vehiculului poate impune un acord obligatoriu producătorilor de componente sau unități tehnice separate pentru a proteja confidențialitatea oricăror informații care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.

2. Producătorul componentelor sau unităților tehnice separate, în calitate sa de deținător al unui certificat de omologare UE de tip care, în conformitate cu articolul 22 alineatul (4), include restricții de utilizare, condiții speciale de montaj sau ambele, furnizează producătorului vehiculului toate informațiile detaliate relevante.

În cazul în care un act delegat enumerat în anexa II conține astfel de prevederi, producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate furnizează, împreună cu componentele sau unitățile tehnice separate produse, instrucțiuni privind restricțiile de utilizare, condițiile speciale de asamblare sau ambele.

CAPITOLUL XVI

Accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor

Articolul 60

Obligațiile producătorilor

1. Producătorul permite accesul nerestricționat al operatorilor independenți la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculului, în cel mai scurt timp, prin intermediul site-urilor internet, folosind un format standard și o formă ușor accesibilă. În special, acest acces este acordat în mod nediscriminatoriu în raport cu accesul acordat concesionarilor și reparatorilor oficiali.
2. Până la adoptarea de către Comisie a unui standard comun, informațiile menționate la alineatul (1) sunt transmise într-un mod coerent care să permită prelucrarea lor de către operatorii independenți cu un efort rezonabil.

De asemenea, producătorii vor pune la dispoziția operatorilor independenți, precum și a distribuitorilor și reparatorilor agreeți, materiale de formare.

3. Informațiile menționate la alineatul (1) includ cel puțin următoarele elemente:
 - (a) numărul unic de identificare al vehiculului;
 - (b) manuale de service cuprinzând înscrierea reparațiilor și acțiunilor de întreținere;
 - (c) manuale tehnice;
 - (d) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valorile teoretice minime și maxime pentru măsurători);
 - (e) scheme de cablaj;
 - (f) codurile de diagnosticare a defectelor, inclusiv codurile specifice ale producătorilor;

- (g) numerele de identificare și de verificare a calibrării software-ului aplicabil unui anumit tip de vehicul;
 - (h) informații cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente;
 - (i) informații privind înregistrările de date, precum și datele bidirecționale de control și încercare;
 - (j) unități de lucru.
4. Distribuitorii și reparatorii agreeți în cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule sunt considerați operatori independenți în sensul prezentului regulament, în cazul în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule provenind de la un producător din al cărui sistem de distribuție nu fac parte.
 5. Informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie să fie disponibile în orice moment, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic.
 6. În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb, a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentului de încercare compatibile cu sistemele OBD, producătorii vor furniza, pe bază nediscriminatorie, tuturor producătorilor și/sau reparatorilor de componente, dispozitive de diagnosticare sau echipamente de încercare interesați, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.
 7. În scopul proiectării și fabricării echipamentului auto pentru vehiculele alimentate cu combustibili alternativi, producătorii furnizează, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și pe cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor, instalatorilor sau reparatorilor de echipament pentru vehiculele pe bază de combustibili alternativi interesați.
 8. Atunci când solicită omologarea UE de tip sau omologarea de tip națională, producătorul furnizează autorității de omologare dovada conformității cu prezentul regulament în ceea ce privește accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, precum și la informațiile menționate la alineatul (5).

În cazul în care, la momentul respectiv, aceste informații nu sunt disponibile sau nu sunt în conformitate cu prezentul regulament și cu actele lui delegate, producătorul furnizează aceste informații în termen de șase luni de la data omologării de tip.
 9. Dacă dovada conformității nu este furnizată în termenul respectiv, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a asigura conformitatea.
 10. Producătorul pune la dispoziție modificările și completările ulterioare ale informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe site-urile lui internet în același timp în care le pune la dispoziția reparatorilor agreeți.
 11. Atunci când datele privind repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bancă centrală de date a producătorului vehiculului sau în numele său, reparatorii

independenți au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații privind reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.

12. Comisia stabilește detaliile cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind repararea și întreținerea prin intermediul unui act în conformitate cu articolele 76, 77 și 78.

Articolul 61

Distribuția obligațiilor în cazul în care există mai mulți titulari ai omologării de tip

1. În cazul omologării de tip în faze succesive, inclusiv al omologării de tip în mai multe etape, producătorul responsabil pentru fiecare omologare de tip are în același timp sarcina să comunice atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informații legate de repararea unui anumit sistem, a unei anumite componente sau a unei anumite unități tehnice separate sau legate de o anumită etapă.
2. Producătorul final este responsabil pentru transmiterea informațiilor privind vehiculul complet operatorilor independenți.

Articolul 62

Taxele de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

1. Producătorii pot percepe taxe rezonabile și adecvate pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor care intră sub incidența prezentului regulament. O taxă nu este considerată rezonabilă sau adecvată dacă descurajează accesul din cauza neluării în calcul a frecvenței accesării de către operatorul independent.
2. Producătorii pun la dispoziție informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor zilnic, lunar sau anual, taxele pentru accesul la aceste informații putând varia în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul.

Articolul 63

Sanțiuni

1. Statele membre prevăd sancțiuni pentru încălcarea de către producători a dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre informează Comisia despre dispozițiile în cauză nu mai târziu de [6 luni de la publicarea prezentului regulament], precum și despre orice modificare ulterioară care le afectează, în cel mai scurt termen.
2. Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ:
 - (a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare de pe piață;
 - (b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea de tip sau privind conformitatea în funcționare;

- (c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau la retragerea omologării de tip;
- (d) utilizarea dispozitivelor de manipulare;
- (e) refuzul de a acorda accesul la informații.

CAPITOLUL XVII

DESEMNAȚIA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE

Articolul 64

Cerințe legate de serviciile tehnice

1. În scopul desemnării efectuate în temeiul articolului 66 și notificării efectuate în temeiul articolului 68, serviciile tehnice îndeplinesc cerințele stabilite la alineatele (2) – (11).
2. Un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația națională a unui stat membru și are personalitate juridică.
3. Un serviciu tehnic este o parte terță independentă de vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată evaluată.

Un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează, supune încercărilor sau inspectează poate fi considerat că îndeplinește cerințele din primul paragraf, cu condiția să se demonstreze că este independent și că nu există conflicte de interese.

4. Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea sarcinilor de evaluare nu pot să acționeze ca proiectant, producător, furnizor, instalator, cumpărător, proprietar, utilizator sau operator de întreținere a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează și nici ca reprezentant autorizat al vreuneia dintre acele părți. Aceasta nu exclude utilizarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate evaluate care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic, nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.

Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea sarcinilor de evaluare, încercare sau inspecție nu pot fi direct implicați în proiectarea, fabricarea sau construcția, comercializarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea acelor vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate și nu pot reprezenta părțile angajate în acele activități. Aceștia nu se pot implica în activități care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește activitățile de evaluare pentru care sunt notificați. Aceste dispoziții se aplică în special serviciilor de consultanță.

Serviciile tehnice se asigură că activitățile filialelor sau ale subcontractanților lor nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea activităților lor de evaluare.

5. Serviciile tehnice și personalul acestora îndeplinesc activitățile de evaluare la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv și sunt liberi de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare, și în special liberi de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.
6. Serviciile tehnice sunt în măsură să realizeze toate sarcinile de evaluare a conformității pentru care au fost notificate, indiferent dacă sarcinile sunt realizate de serviciul tehnic respectiv sau în numele său și pe răspunderea sa.
7. În orice moment și pentru orice sarcină de evaluare și orice categorie de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate pentru care au fost notificate, serviciile tehnice au la dispoziție următoarele facilități:
 - (a) personalul necesar având cunoștințe tehnice și experiență suficientă și adecvată pentru a îndeplini sarcinile de evaluare;
 - (b) descrieri ale procedurilor folosite pentru sarcina de evaluare, asigurând transparența și reproducerea acestor proceduri, garantând totodată că serviciul tehnic are politicile și procedurile corespunzătoare, precum și politici și proceduri adecvate folosite pentru a face distincția între sarcinile pe care le efectuează în calitate de serviciu tehnic și alte activități;
 - (c) procedurile necesare pentru a-și desfășura activitățile ținând seama în mod corespunzător de dimensiunea unei întreprinderi, domeniul de activitate și structura acesteia, de gradul de complexitate al tehnologiei utilizate pentru producerea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.
8. Serviciile tehnice au mijloacele necesare pentru a îndeplini sarcinile tehnice și administrative legate de activitățile de evaluare a conformității în mod corespunzător și are acces la toate echipamentele sau infrastructurile necesare.
9. Personalul responsabil de îndeplinirea activităților de evaluare a conformității are următoarele cunoștințe:
 - (a) o pregătire tehnică și profesională solidă care acoperă toate activitățile de evaluare a conformității pentru care serviciul tehnic a fost notificat;
 - (b) cunoașterea satisfăcătoare a cerințelor evaluărilor pe care le efectuează și autoritatea corespunzătoare pentru realizarea acestor evaluări;
 - (c) cunoașterea și înțelegerea corespunzătoare a cerințelor de siguranță și de mediu, precum și a altor dispoziții relevante din prezentul regulament și din actele enumerate în anexa II;

- (d) capacitatea de a întocmi certificate, evidențe și rapoarte care să demonstreze că au fost realizate evaluări.
10. Se garantează imparțialitatea serviciilor tehnice, a personalului lor de conducere și a personalului lor de evaluare.
 11. Remunerația personalului de conducere și a personalului de evaluare ale unui serviciu tehnic nu depinde de numărul de evaluări realizate sau de rezultatele evaluărilor respective.
 12. Serviciile tehnice încheie o asigurare de răspundere în cazul în care răspunderea nu revine, în conformitate cu legislația națională, statului membru, sau în cazul în care statul membru nu este direct responsabil pentru evaluarea conformității.
 13. Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor lor în temeiul prezentului regulament sau al oricărei dispoziții din legislația națională de punere în aplicare a regulamentului menționat mai sus, mai puțin față de autoritățile competente ale statului membru în care acesta își îndeplinește activitățile. Drepturile de autor sunt protejate.

Articolul 65

Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice

1. Activitățile pot fi subcontractate sau realizate de o filială numai cu acordul producătorului.
2. În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează anumite sarcini referitoare la evaluarea conformității sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 64 și informează autoritatea de notificare în acest sens.
3. Serviciile tehnice preiau întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanți sau filiale, indiferent de locul în care acestea funcționează.
4. Serviciile tehnice pun la dispoziția autorității de notificare documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și privind activitățile îndeplinite de aceștia în temeiul prezentului regulament.

Articolul 66

Desemnarea serviciilor tehnice

1. Serviciile tehnice desemnate de autoritățile de omologare în sensul prezentului articol respectă dispozițiile prezentului regulament.
2. Serviciile tehnice efectuează propriile încercări sau supraveghează încercările necesare pentru omologare sau pentru inspecții, astfel cum este specificat în prezentul regulament sau într-unul din actele enumerate la anexa II, cu excepția cazului în care sunt permise proceduri alternative. Serviciile tehnice nu pot efectua încercări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate în mod corespunzător.

3. Serviciile tehnice fac parte dintr-una sau mai multe din următoarele cinci categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:
 - (a) categoria A, servicii tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările specificate în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II;
 - (b) categoria B, servicii tehnice care supraveghează încercările specificate în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;
 - (c) categoria C, serviciile tehnice care evaluează și monitorizează periodic procedurile producătorului destinate controlului conformității producției;
 - (d) categoria D, servicii tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții pentru supravegherea conformității producției;
 - (e) categoria E, servicii tehnice responsabile de omologările individuale.
4. Serviciile tehnice fac dovada unor competențe corespunzătoare, a unor cunoștințe tehnice specifice și a unei experiențe atestate în domeniile particulare care fac obiectul prezentului regulament și al actelor enumerate în anexa II. De asemenea, serviciile tehnice se conformează normelor stabilite în actele delegate menționate la alineatul (11) care sunt relevante pentru activitățile pe care le desfășoară.
5. Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe din activitățile menționate la alineatul (3).
6. Un organism intern acreditat al unui producător poate fi utilizat ca serviciu tehnic pentru efectuarea activităților de evaluare destinate întreprinderii din care face parte numai în cazul activităților din categoria A, în privința cerințelor tehnice pentru care încercările interne sunt permise printr-un act delegat adoptat în temeiul prezentului regulament. Organismul respectiv constituie o parte separată și distinctă a întreprinderii și nu este implicat în proiectarea, producerea, furnizarea, instalarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.
7. Organismul intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:
 - (a) este acreditat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
 - (b) organismul și personalul acestuia sunt identificabile din punctul de vedere al organizării și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii din care fac parte, ceea ce asigură imparțialitatea lor și o demonstrează față de organismul național de acreditare;
 - (c) nici organismul, nici personalul acestuia nu sunt responsabili cu proiectarea, fabricarea, furnizarea, instalarea, exploatarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează și nu trebuie să se angajeze în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu independența de apreciere sau integritatea lor în legătură cu activitățile de evaluare;

- (d) organismul prestează servicii exclusiv pentru întreprinderea din care face parte.
8. Un organism intern acreditat nu este notificat statelor membre sau Comisiei, în sensul articolului 68, dar întreprinderea din care face parte sau organismul național de acreditare furnizează autorității de notificare, la cererea acesteia din urmă, informațiile cu privire la acreditarea acestuia.
 9. Un producător sau o parte subcontractantă acționând în numele acestuia poate fi desemnată ca serviciu tehnic numai pentru activități de categoria A, cu privire la cerințele tehnice pentru care încercările interne sunt permise printr-un act delegat adoptat în temeiul prezentului regulament.
 10. Serviciile tehnice ale unei țări terțe, altele decât cele desemnate în conformitate cu alineatul (9), pot fi notificate în sensul articolului 68 numai în cadrul unui acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză.
 11. În scopul garantării faptului că aceste servicii au același nivel ridicat de performanță în toate statele membre, Comisia stabilește norme pe care serviciile tehnice trebuie să le respecte, precum și procedura de evaluare a serviciilor tehnice, printr-un act delegat în conformitate cu articolele 76, 77 și 78.

Articolul 67

Evaluarea competențelor serviciilor tehnice

1. Autoritatea competentă redactează un raport de evaluare care demonstrează că serviciul tehnic desemnat și notificat a fost evaluat în privința îndeplinirii cerințelor.
2. Evaluarea aflată la baza raportului menționat la alineatul (1) se efectuează în conformitate cu dispozițiile stabilite într-un act delegat adoptat în conformitate cu prezentul regulament. Raportul de evaluare este revizuit după o perioadă de cel mult trei ani.
3. Raportul de evaluare este comunicat Comisiei, la cerere. În cazul în care evaluarea nu se bazează pe un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare național care să certifice că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prezentului regulament, autoritatea de notificare furnizează Comisiei și celorlalte state membre documente justificative care certifică competențele serviciului tehnic și reglementările existente pentru a garanta că serviciul tehnic este monitorizat periodic și că acesta va continua să satisfacă cerințele prezentului regulament și ale actelor lui delegate.
4. autoritate de omologare care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic își demonstrează conformitatea prin documente justificative. Acestea includ o evaluare realizată de auditori independenți a activității supuse evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.
5. Un organism intern acreditat ca serviciu tehnic respectă dispozițiile relevante ale prezentului articol.

Articolul 68
Procedurile de notificare

1. Comisia este notificată de statele membre cu privire la denumirea, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități ale fiecărui serviciu tehnic desemnat, precum și cu privire la orice modificare ulterioară. Notificarea precizează pentru care din subiectele enumerate în anexa II au fost desemnate serviciile tehnice.
2. Un serviciu tehnic poate efectua activitățile menționate la articolul 66, în scopul omologării de tip pentru statul membru care l-a desemnat, numai dacă a fost notificat în prealabil Comisiei și dacă nu s-au formulat obiecții din partea Comisiei sau a celorlalte state membre, în decurs de două săptămâni de la o notificare în cazul în care este utilizat un certificat de acreditare, respectiv în decurs de două luni de la o notificare în cazul în care nu este utilizată acreditarea.
3. Același serviciu tehnic poate fi desemnat și notificat de mai multe state membre, indiferent de categoria de activități pe care acesta le exercită.
4. Comisia și celelalte state membre sunt înștiințate cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse notificării.
5. În cazul în care, în aplicarea unui act enumerat în anexa II, trebuie desemnată o organizație specifică sau un organism competent a cărui activitate nu este inclusă în activitățile menționate la articolul 66, notificarea se face în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.
6. Comisia publică pe site-ul său internet o listă, precum și detalii privind autoritățile de omologare și serviciile tehnice.

Articolul 69
Modificări ale notificărilor

1. În cazul în care o autoritate de notificare a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de notificare restricționează, suspendă sau retrage notificarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor. Autoritatea de notificare informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.
2. În caz de retragere, restricționare sau suspendare a notificării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, statul membru notificator ia măsurile adecvate pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv sunt fie prelucrate de un alt serviciu tehnic, fie sunt puse la dispoziția autorităților de notificare și de supraveghere a pieței responsabile, la cererea acestora.

Articolul 70

Contestarea competenței serviciilor tehnice

1. Comisia investighează toate cazurile în care se îndoiește sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli privind competența unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin.
2. Statul membru care a transmis notificarea prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la baza notificării sau la menținerea competenței serviciului tehnic în cauză.
3. Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.
4. În cazul în care constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele corespunzătoare notificării lui, Comisia informează în consecință statul membru care a efectuat notificarea și solicită acestuia să ia măsurile corective necesare, inclusiv retragerea notificării, dacă este cazul.

Articolul 71

Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice

1. Serviciile tehnice efectuează evaluări ale conformității în conformitate cu procedurile de evaluare a conformității prevăzute în prezentul regulament.
2. Evaluarea conformității se efectuează în mod proporțional, evitând sarcinile inutile pentru operatorii economici. Serviciile tehnice își desfășoară activitățile ținând seama de dimensiunea unei întreprinderi, domeniul de activitate și structura acesteia, de gradul de complexitate al tehnologiei utilizate pentru producerea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.
3. În același timp, organismul de evaluare a conformității respectă, totuși, gradul de precizie și nivelul de protecție necesare pentru conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate cu dispozițiile prezentului regulament.
4. În cazul în care un serviciu tehnic concluzionează că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite în prezentul regulament, acesta solicită, pe de o parte, producătorului să ia măsurile corective adecvate, iar pe de altă parte, autorității de omologare de tip să nu elibereze un certificat de omologare de tip până nu se iau măsurile corective necesare impuse de serviciul tehnic.
5. În cazul în care, pe parcursul activității de monitorizare a conformității producției ulterioare eliberării certificatului de omologare de tip, un serviciu tehnic concluzionează că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu mai îndeplinește cerințele prezentului regulament, acesta solicită, pe de o parte, producătorului să ia măsurile corective adecvate, iar pe de altă parte, autorității de omologare de tip să suspende sau să retragă certificatul de omologare de tip, dacă este cazul.

6. În cazul în care fie nu se iau măsuri corective, fie acestea nu au efectul necesar, serviciul tehnic solicită autorității de omologare să restricționeze, să suspende sau să retragă certificatul de omologare de tip, după caz.

Articolul 72

Obligații privind informarea serviciilor tehnice

1. Serviciile tehnice informează autoritățile de omologare în ceea ce privește:
 - (a) orice neconformitate observată care poate implica un refuz, o restricționare, suspendare sau retragere a certificatului de omologare de tip;
 - (b) toate circumstanțele care afectează domeniul de aplicare și condițiile notificării lor;
 - (c) orice cerere de informare cu privire la activitățile de evaluare, primită de la autoritățile de supraveghere a pieței;
2. la cererea autorității de omologare, activitățile de evaluare efectuate în limita domeniului de aplicare al notificării, precum și orice altă activitate efectuată, inclusiv activitățile și subcontractările transfrontaliere.
3. Serviciile tehnice furnizează celorlalte servicii tehnice notificate în temeiul prezentului regulament, care îndeplinesc activități similare de evaluare referitoare la același vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, informații relevante privind aspecte legate de rezultate negative și, la cerere, pozitive ale evaluării.

CAPITOLUL XVIII MĂSURI DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI DELEGĂRI

Articolul 73

Măsuri de punere în aplicare

În vederea stabilirii de condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisia adoptă, în conformitate cu procedura specificată la articolul 74, acte de punere în aplicare stabilind măsuri de implementare pentru precizarea următoarelor aspecte:

- (a) detaliile reglementărilor cu privire la procedurile omologării de tip, în conformitate cu articolul 23 alineatul (6);
- (b) modele pentru dosarul de omologare și pentru fișa de informații, în conformitate cu articolul 25 alineatul (2);
- (c) un sistem de numerotare a certificatelor de omologare UE de tip, în conformitate cu articolul 27 alineatul (4);
- (d) un model de certificat de omologare UE de tip în conformitate cu articolul 28 alineatul (2);

- (e) detaliile reglementărilor cu privire la conformitatea producției, în temeiul articolului 31;
- (f) modelul unui certificat de conformitate, în temeiul articolului 36 alineatul (2);
- (g) modelul mărcii de omologare UE de tip, în conformitate cu articolul 37 alineatul (4);

Articolul 74

Comitetul

1. Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule instituit prin articolul 40 din Directiva 2007/46/CE.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8. Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

Articolul 75

Modificarea anexelor

1. Comisia poate adopta, prin acte delegate în conformitate cu articolele 76, 77 și 78, modificări ale anexelor la prezentul regulament.
2. În cazul în care, în sensul Deciziei 97/836/CE, sunt adoptate noi regulamente CEE-ONU sau amendamente la regulamentele CEE-ONU existente la care Uniunea a aderat, Comisia modifică în mod corespunzător anexa II la prezentul regulament, prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolele 76, 77 și 78.

Articolul 76

Exercitarea competențelor delegate

1. Competențele de adoptare a actelor delegate menționate la articolele 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 și 75 se conferă Comisiei pe perioadă nedeterminată.
2. Imediat după ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
3. Competențele de adoptare a actelor delegate îi sunt conferite Comisiei sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la articolele 77 și 78.

Articolul 77

Revocarea competențelor delegate

1. Delegarea competențelor menționate la articolele 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 și 75 poate fi revocată de către Parlamentul European sau de către Consiliu.

2. Instituția care a inițiat o procedură internă pentru a decide eventualitatea revocării delegării competențelor trebuie să facă tot posibilul pentru a informa cealaltă instituție și Comisia într-un interval de timp rezonabil înainte de luarea deciziei finale, indicând competențele delegate care ar putea fi revocate și motivele posibile ale revocării.
3. decizie de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia în cauză. Decizia intră în vigoare imediat sau la o dată ulterioară specificată în textul acesteia. Aceasta nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare. Ea se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 78

Obiecții cu privire la actele delegate

1. Parlamentul European și Consiliul pot prezenta obiecții cu privire la un act delegat într-o perioadă de două luni de la data notificării. La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, această perioadă se prelungește cu o lună.
2. În cazul în care, la expirarea acestui termen, nici Parlamentul European, nici Consiliul nu s-au opus actului delegat sau dacă, înaintea acestei date, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că au decis să nu formuleze obiecții, actul delegat intră în vigoare la data prevăzută în dispozițiile acestuia.
3. În cazul în care Parlamentul European sau Consiliul formulează obiecții cu privire la un act delegat, acesta nu intră în vigoare. Instituția care formulează obiecții cu privire la actul delegat își expune motivele care au stat la baza acestora.

CAPITOLUL XIX DISPOZIȚII FINALE

Articolul 79

Dispoziții tranzitorii

1. Prezentul regulament nu invalidează nicio omologare UE de tip acordată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de data specificată la articolul 82 alineatul (2).
2. Autoritățile de omologare continuă să acorde extinderi de omologări pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate menționate la alineatul (1) în conformitate cu Directiva 2002/24/CE și cu oricare dintre directivele enumerate la articolul 81 alineatul (1).

Articolul 80

Raport

1. Cel târziu până la ianuarie 2018, statele membre informează Comisia în privința aplicării procedurilor de omologare de tip stabilite în prezentul regulament.

2. Pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia prezintă în fața Parlamentului European și a Consiliului stadiul aplicării prezentului regulament până cel târziu la 1 ianuarie 2019.

Articolul 81

Abrogare

1. Directivele 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/24/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE și 2009/139/CE se abrogă începând cu data precizată la articolul 82 alineatul (2).
2. Referirile la directivele abrogate se consideră drept referiri la prezentul regulament și se interpretează, în ceea ce privește Directiva 2002/24/CE, în conformitate cu tabelul de corelare prezentat în anexa IX.

Articolul 82

Intrarea în vigoare și aplicarea

1. Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
2. Se aplică de la 1 ianuarie 2013.

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

Adoptat la [...],[...]

Pentru Parlamentul European
Președintele
[...]

Pentru Consiliu
Președintele
[...]

CUPRINS

ANEXA I – Categori și subcategori de vehicule

ANEXA II - Lista cerințelor în scopul omologării UE de tip a vehiculelor

ANEXA III – Limite pentru serii mici

ANEXA IV – Calendarul punerii în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește omologarea de tip

ANEXA V – Sinteză a încercărilor și cerințelor de mediu

ANEXA VI – Valorile limită impuse ale emisiilor pentru omologarea de tip și pentru conformitatea producției

- (A) Limitele emisiilor de poluanți;
- (B) Praguri de emisie pentru sistemele de diagnosticare la bord;
- (C) Limitele emisiilor prin evaporare;
- (D) Limitele nivelului sonor.

ANEXA VII – Durabilitatea dispozitivelor de control al poluării

ANEXA VIII – Cerințe suplimentare referitoare la siguranța funcțională

ANEXA IX – Tabel de corespondență

ANEXA I
Categorii și subcategorii de vehicule

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L1e	Vehicul ușor cu două roți motorizat	(1) două roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și (2) cilindree ≤ 50 cm ³ în cazul în care un motor PI face parte din configurația de propulsie a vehiculului.
Sub-categorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L1Ae	Bicicletă motorizată	(3) vehicul dotat cu un mod de propulsie auxiliar, în special pentru a ajuta la pedalare și (4) viteză maximă prin construcție ≤ 25 km/h și (5) alimentarea sistemului auxiliar de propulsie este redusă treptat și întreruptă în final, în momentul în care vehiculul atinge o viteză de 25 km/h (6) sistemul auxiliar de propulsie are o putere nominală continuă maximă ⁽¹⁾ ≤ 1 kW și (7) bicicletele cu motor cu trei roți care corespund criteriilor specifice suplimentare de clasificare (3), (4), (5) și (6) sunt considerate echivalente din punct de vedere tehnic cu bicicletele cu motor cu două roți.
L1Be	Moped cu două roți	(3) viteză maximă prin construcție ≤ 25 km/h și (4) putere nominală continuă maximă ⁽¹⁾ ≤ 4 kW

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L2e	Moped triciclu	(1) trei roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și (2) cilindree ≤ 50 cm ³ în cazul în care un motor PI face parte din configurația de propulsie a vehiculului și (3) viteză maximă prin construcție ≤ 45 km/h și (4) putere nominală continuă maximă ⁽¹⁾ ≤ 4 kW

N.B. a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexă

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L3e(2)	Motocicletă cu două roți	(1) două roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și (2) cilindree > 50 cm ³ în cazul în care un motor PI face parte din configurația de propulsie a vehiculului și (3) viteza maximă prin construcție > 45 km/h și (4) putere nominală continuă maximă ⁽¹⁾ > 4 kW
Sub-categorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L3e - A1	Motocicletă cu performanțe reduse	(5) cilindree ≤ 125 cm ³ și (6) putere nominală continuă maximă ⁽¹⁾ ≤ 11 kW și (7) raport putere ⁽¹⁾ /masă ≤ 0,1 kW/kg.
L3e – A2	Motocicletă cu performanțe medii	(5) putere nominală continuă maximă ⁽¹⁾ ≤ 35 kW și (6) raport putere ⁽¹⁾ /masă ≤ 0,2 kW/kg și (7) nu provine dintr-un vehicul echipat cu un motor cu puterea cel puțin de două ori mai mare ⁽¹⁾ .
L3e – A3	Motocicletă cu performanțe ridicate	(5) orice alt vehicul din categoria L3e care nu poate fi clasificat conform criteriilor de performanță ale subcategoriilor A1 sau A2.

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L4e	Motocicletă cu două roți cu ataș	(1) vehicul motorizat de bază care îndeplinește criteriile de clasificare în categorii și subcategorii ale vehiculelor L3e și (2) vehicul motorizat de bază echipat cu ataș.

N.B. a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexă

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L5e	Triciclu motorizat	(1) trei roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și (2) în cazul în care un motor termic cu aprindere prin scânteie (PI) face parte din configurația de propulsie a vehiculului: cilindree $\leq 50 \text{ cm}^3$ și (3) viteză maximă prin construcție $> 45 \text{ km/h}$ și (4) putere nominală continuă maximă ⁽¹⁾ $> 4 \text{ kW}$.
Sub-categorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii:
L5Ae	Triciclu	(5) tricicluri motorizate altele decât cele care corespund criteriilor specifice de clasificare pentru tricicluri comerciale.
L5Be	Triciclu comercial	(5) conceput și utilizat ca vehicul comercial și caracterizat printr-un habitacul închis, accesibil prin cel puțin două uși.
L5Be - U	Triciclu utilitar	(6) conceput exclusiv pentru transportul de marfă, dotat cu o platformă deschisă sau închisă de încărcare, practic plană și orizontală și care îndeplinește următoarele criterii: (1) lungimeplatformă x lățimeplatformă $> 0,3 \times$ lungimevehicul x lățimevehicul sau (2) orice suprafață de încărcare echivalentă care corespunde definiției de mai sus utilizată pentru montarea mașinilor și/sau echipamentelor.
L5Be - P	Triciclu pentru transportul de pasageri	(6) echipat cu două, trei sau patru locuri așezate pentru pasageri, inclusiv locul așezat al conducătorului auto, fiecare loc așezat fiind dotat cu centură de siguranță

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L6e	Cvadriciclu ușor	(1) patru roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și (2) viteză maximă prin construcție ≤ 45 km/h și (3) masa în stare de funcționare ≤ 350 kg, neincluzând: (a) masa bateriilor în cazul unui vehicul hibrid sau cu propulsie complet electrică sau (b) greutatea sistemului cu combustibil gazos, inclusiv a rezervoarelor de combustibil în cazul unui vehicul monocarburant, bicarburant sau multicarburant ori (c) greutatea rezervorului (rezervoarelor) pentru stocarea aerului comprimat în cazul utilizării aerului de propulsie precomprimat.
Sub-categorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii:
L6Ae	Quad rutier ușor	(4) vehicul din categoria L6e care nu îndeplinește criteriile specifice de clasificare ale categoriei L6Be și (5) putere nominală continuă maximă ⁽¹⁾ ≤ 4 kW și (6) cilindree ≤ 50 cm ³ în cazul în care un motor PI face parte din configurația de propulsie a vehiculului.
L6Be	Miniautomobil ușor	(4) habitacul accesibil prin cel puțin două uși și (5) putere nominală continuă maximă ⁽¹⁾ ≤ 6 kW și (6) cilindree ≤ 50 cm ³ în cazul în care un motor PI face parte din configurația de propulsie a vehiculului și (7) $lungime_{vehicul} \times lățime_{vehicul} \leq 4,4$ m ² , iar $lățime_{vehicul} \leq 1,5$ m.
L5Be - U	Miniautomobil ușor pentru transportul de marfă	(8) conceput exclusiv pentru transportul de marfă, dotat cu o platformă deschisă sau închisă de încărcare, practic plană și orizontală și care îndeplinește următoarele criterii: (a) $lungime_{platformă} \times lățime_{platformă} > 0,3 \times lungime_{vehicul} \times lățime_{vehicul}$ sau (b) orice suprafață de încărcare echivalentă care corespunde definiției de mai sus utilizată pentru montarea mașinilor și/sau echipamentelor.
L5Be - P	Miniautomobil ușor pentru transportul de pasageri	(8) vehicul conceput și utilizat în principal pentru transportul de pasageri, caracterizat prin dotarea cu două locuri așezate, inclusiv locul așezat al conducătorului auto, ambele locuri așezate fiind echipate cu centură de siguranță.

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L7e	Cvadriciclu greu	<p>(1) patru roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și</p> <p>(2) viteza maximă prin construcție > 45 km/h și</p> <p>(3) masa vehiculului în stare de funcționare:</p> <p>(a) ≤ 400 kg pentru transportul de pasageri;</p> <p>(b) ≤ 550 kg pentru transportul de marfă.</p> <p>Masa în stare de funcționare nu include:</p> <p>(1) masa bateriilor în cazul unui vehicul hibrid sau cu propulsie complet electrică sau</p> <p>(2) greutatea sistemului cu combustibil gazos, inclusiv a rezervoarelor de combustibil în cazul unui vehicul monocarburant, bicarburant sau multicarburant ori</p> <p>(3) greutatea rezervorului (rezervoarelor) pentru stocarea aerului comprimat în cazul utilizării aerului de propulsie precomprimat;</p> <p>(4) putere nominală continuă maximă⁽¹⁾ ≤ 15 kW</p>
Sub-categorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii:
L7Ae	Quad rutier greu	<p>(5) vehicul din categoria L7e care nu îndeplinește criteriile specifice vehiculelor din subcategoria L7Be și</p> <p>(6) echipat cu unul sau două scaune, inclusiv scaunul conducătorului auto.</p>
L7Be	Miniautomobil greu	<p>(5) habitacul accesibil prin cel puțin două uși și</p> <p>(6) echipat cu unul sau două scaune, inclusiv scaunul conducătorului auto.</p>
L7Be - U	Miniautomobil greu pentru transportul de marfă	<p>(7) conceput exclusiv pentru transportul de marfă, dotat cu o platformă deschisă sau închisă de încărcare, practic plană și orizontală și care îndeplinește următoarele criterii:</p> <p>(a) $lungime_{platformă} \times lățime_{platformă} > 0,3 \times lungime_{vehicul} \times lățime_{vehicul}$ sau</p> <p>(b) orice suprafață de încărcare echivalentă care corespunde definiției de mai sus utilizată pentru montarea mașinilor și/sau echipamentelor.</p>
L7Be - P	Miniautomobil greu pentru transportul de pasageri	<p>(7) vehicul conceput și utilizat în principal pentru transportul de pasageri, caracterizat prin dotarea cu cel mult patru locuri așezate, inclusiv locul așezat al conducătorului auto, fiecare loc așezat fiind echipat cu centură de siguranță.</p>

ANEXA II

Lista cerințelor în scopul omologării UE de tip a vehiculelor

Nr.	Articol	Obiect	Referința documentului	Categorii de vehicule										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
I	CERINȚE PRIVIND PERFORMANȚELE DE MEDIU ȘI DE PROPULSIE													
1		compatibilitatea electromagnetică (CEM)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	21 & 22	proceduri de încercare privind mediul legate de emisiile de gaze de evacuare, emisiile prin evaporare, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de combustibil		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		turația maximă prin construcție a motorului, cuplul maxim, puterea utilă maximă a motorului		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		proceduri de încercare legate de nivelul sonor		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Articol	Obiect	Referința documentului	Categoriile de vehicule											
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be	
II	CERINȚE PRIVIND SIGURANȚA FUNCȚIONALĂ A VEHICULULUI														
1	20	avertizoare acustice		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2		frânare, inclusiv frânare cu sistem antiblocare și combinată ⁽³⁾		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		siguranța din punct de vedere electric		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		încercări privind duranța sistemelor legate de siguranță funcțională													
5		dispozitive de protecție față și spate									X	X	X	X	
6		geamuri, dispozitive de ștergere și spălare a parbrizului, dispozitive de dejivrare și dezaburire									X		X		X
7		identificarea comenzilor, a martorilor și a indicatorilor		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		montarea dispozitivelor de iluminare și semnalizare luminoasă, inclusiv activarea automată a sistemului de iluminare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		vizibilitate spate		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		ancorajele centurilor de siguranță și centuri de siguranță									X	X	X	X	X
11		locuri așezate (șei și scaune)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		fiabilitatea direcției, comportament în viraje și orientabilitatea roților		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		pneuri		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		dispozitiv de limitare a vitezei vehiculului și amplasamentul acestuia pe vehicul									X	X	X	X	X
15		sisteme de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajări interioare, tetiere, centuri de siguranță, portiere									X		X		X
16		limitarea prin construcție a vitezei vehiculului		X	X	X						X	X		

17		integritatea structurii vehiculului		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
----	--	-------------------------------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Nr.	Articol	Obiect	Referința documentului	Categorii de vehicule											
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be	
III	CERINȚE PRIVIND CONSTRUCȚIA VEHICULELOR														
1	18 & 19	măsuri împotriva modificărilor neautorizate		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2		dispozitive de cuplare și fixare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		proemințe exterioare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		rezervorul de combustibil		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		platforme de încărcare				X				X		X			X
7		mase și dimensiuni		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		sisteme de diagnosticare la bord			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		mânere și suporturi pentru picioarele pasagerilor		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		spațiu pentru placa de înmatriculare spate		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		informații privind reparațiile și întreținerea		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		suporturi de parcare		X	X		X								
13		inscripționări regulamentare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Articol	Obiect	Referința documentului	Categorii de vehicule											
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be	
IV	CERINȚE ADMINISTRATIVE														
1	36	certificat de conformitate		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2	31	cerințe privind conformitatea producției		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	25	cerințe privind dosarul de omologare și fișa de informații		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	37	cerințe privind marcarea		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	30	cerințe privind autotestarea și încercările virtuale		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	28	certificat de omologare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	27	numere de omologare de tip		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	23	proceduri de omologare de tip		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	60	sisteme de identificare a vehiculului și motorului		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

ANEXA III
Limite pentru serii mici

Categoria de vehicule	Denumirea categoriei de vehicule	Serii mici (pentru fiecare tip, unități vândute, înmatriculate sau puse în exploatare pe an)
L1Ae	Bicicletă motorizată	20
L1Be	Moped cu două roți	
L2e	Moped triciclu	
L3e	Motocicletă cu două roți	50
L4e	Motocicletă cu două roți cu ataș	100
L5Ae	Triciclu	50
L5Be	Triciclu comercial	100
L6Ae	Quad rutier ușor	20
L6Be	Miniautomobil ușor	100
L7Ae	Quad rutier greu	20
L7Be	Miniautomobil greu	100

ANEXA IV

Calendarul punerii în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește omologarea de tip

Categoría de vehicule	Nivelul Euro	Datele de punere în aplicare		
		Noi tipuri de vehicule Facultativ	Noi tipuri de vehicule Obligatoriu	Tipuri existente de vehicule Obligatoriu
L1e — L7e	Euro 3 ⁽⁴⁾	1 iulie 2013	1 ianuarie 2014	1 ianuarie 2015
	Euro 4 ⁽⁵⁾	1 ianuarie 2015	1 ianuarie 2017	1 ianuarie 2018
	Euro 5 ⁽⁶⁾	1 ianuarie 2018 ⁽⁷⁾	1 ianuarie 2020 ⁽⁷⁾	1 ianuarie 2021 ⁽⁷⁾

N.B.: a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe

ANEXA V

Încercări și cerințe de mediu

Vehiculelor din categoria L li se poate acorda omologarea de tip numai dacă îndeplinesc următoarele cerințe de mediu:

Tipul	Descriere	Cerințe: valori limită	Cerințe: proceduri de încercare
I	Emisii la țeava de evacuare după pornirea la rece	Anexa VI punctul (A)	.
II	PI (motoare cu aprindere prin scânteie) sau hibride ⁽⁸⁾ echipate cu PI: emisiile de CO la ralanti și la turație mărită la ralanti CI sau hibrid cu motor CI: încercarea la accelerație liberă	Directiva 96/96/CE ⁽⁹⁾ , modificată ultima dată prin Directiva 2009/40/CE ⁽¹⁰⁾	Directiva 96/96/CE, modificată prin Directiva 2009/40/CE
III	Emisii de gaze de carter	Emisie zero, carter închis. Gazele de carter emise de orice vehicul nu pot fi eliberate direct în mediul ambiant, pe toată durata afllării în circulație a vehiculului.	
IV	Emisii prin evaporare	Anexa VI punctul (C)	
V	Durabilitatea dispozitivelor de control al poluării	Anexele VI și VII	
VI	Încercare la temperatură scăzută	Nu este cazul	Nu este cazul
VII	Emisii de CO ₂ /consumul de combustibil	Măsurare și raportare, fără valori-limită în scopul omologării de tip.	
VIII	Diagnosticare la bord (OBD)	Anexa VI punctul (B)	
IX	Nivel sonor	Anexa VI punctul (D)	
X	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul CEE-ONU nr. 10 ⁽¹¹⁾	Regulamentul CEE-ONU nr. 10

N.B.: a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe

ANEXA VI

Valori limită ale emisiilor poluante, praguri de emisie OBD și valori limită ale nivelului sonor pentru omologarea de tip și pentru conformitatea producției

(A) Limite ale emisiilor la țeava de evacuare după pornirea la rece

(A1) Euro 3⁽⁴⁾

Categoria de vehicule	Denumirea categoriei de vehicule	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Masa monoxidului de carbon (CO)	Masa hidrocarburilor totale (THC)	Masa oxizilor de azot (NOx)	Masa pulberilor în suspensie (PM)	Masa combinată a hidrocarburilor totale și oxizilor de azot (THC + NOx)	Ciclul de încercări
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	L ₅ (mg / km)	
L1Ae	Bicicletă motorizată	PI / CI / hibrid	Euro 3	560	100	130	-	-	Regulamentul CEE-ONU nr. 47 ⁽¹²⁾
L1Be	Moped cu două roți	PI / CI / hibrid	Euro 3	1000	-	-	-	1200	Regulamentul CEE-ONU nr. 47
L2e	Moped triciclu	PI / CI / hibrid	Euro 3	3500	-	-	-	1200	Regulamentul CEE-ONU nr. 47
L3e ⁽⁴⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	- Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș - Triciclu - Quad rutier greu	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 3	1970	560	130	-	-	WMTC, faza 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 3	1970	250	170	-	-	WMTC, faza 2
		CI / hibrid	Euro 3	1000	100	570	100 ⁽¹⁵⁾	-	WMTC, faza 2
L5Be	Triciclu comercial	PI	Euro 3	4000	1000	250	-	-	Regulamentul CEE-ONU nr. 40 ⁽¹³⁾
		CI / hibrid	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾	-	Regulamentul CEE-ONU nr. 40
L6Ae L6Be	Quad rutier ușor Miniautomobil ușor	PI	Euro 3	3500				1200	Regulamentul CEE-ONU nr. 47
		CI / hibrid	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾		Regulamentul CEE-ONU nr. 47
L7Be	Miniautomobil greu	PI	Euro 3	4000	1000	250	-	-	Regulamentul CEE-ONU nr. 40
		CI / hibrid	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾		Regulamentul CEE-ONU nr. 40

N.B.: a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe

(A2) Euro 4⁽⁵⁾

Categoria de vehicule	Denumirea categoriei de vehicule	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Masa monoxidului de carbon (CO)	Masa hidrocarburilor totale (THC)	Masa oxizilor de azot (NOx)	Masa pulberilor în suspensie (PM)	Ciclul de încercări
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Bicicletă motorizată	PI / CI / hibrid	Euro 4	560	100	70		Regulamentul CEE-ONU nr. 47
L1Be	Moped cu două roți	PI / CI / hibrid	Euro 4	1000	630	170	-	Regulamentul CEE-ONU nr. 47
L2e	Moped triciclu	PI / CI / hibrid	Euro 4	1900	730	170	-	Regulamentul CEE-ONU nr. 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	- Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș - Triciclu - Quad rutier greu	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1140	380	70	-	WMTC, faza 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1140	170	90	-	WMTC, faza 2
		CI / hibrid	Euro 4	1000	100	300	80 ⁽¹⁵⁾	WMTC, faza 2
L5Be	Triciclu comercial	PI	Euro 4	2000	550	250	-	Regulamentul CEE-ONU nr. 40
		CI / hibrid	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Regulamentul CEE-ONU nr. 40
L6Ae L6Be	Quad rutier ușor Miniautomobil ușor	PI	Euro 4	1900	730	170		Regulamentul CEE-ONU nr. 47
		CI / hibrid	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Regulamentul CEE-ONU nr. 47
L7Be	Miniautomobil greu	PI	Euro 4	2000	550	250	-	Regulamentul CEE-ONU nr. 40
		CI / hibrid	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Regulamentul CEE-ONU nr. 40

N.B.: a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe

(A3) Euro 5⁽⁶⁾

Categoria de vehicule	Denumirea categoriei de vehicule	Clasa de propulsie	Nivel Euro ⁽⁷⁾	Masa monoxidului de carbon (CO)	Masa hidrocarburilor totale (THC)	Masa hidrocarburilor nemetanice (NMHC)	Masa oxizilor de azot (NOx)	Masa pulberilor în suspensie (PM)	Ciclul de încercări
				L ₁ (mg / km)	L _{2A} (mg / km)	L _{2B} (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Bicicletă motorizată	PI / CI / hibrid	Euro 5	500	100	68	60	4,5 ⁽¹⁶⁾	WTMC revizuit ⁽¹⁷⁾
L1Be - L7e ⁽⁶⁾	Toate celelalte vehicule din categoria L	PI	Euro 5 ⁽⁶⁾	1000	100	68	60	4,5 ⁽¹⁶⁾	WTMC revizuit
		CI / hibrid		500	100	68	90	4.5	WTMC revizuit

N.B.: a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe

(B) Praguri de emisie pentru sistemele de diagnosticare la bord**(B1) Euro 4⁽⁵⁾, etapa I OBD.**

Categoria de vehicule	Denumirea categoriei de vehicule	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Masa monoxidului de carbon (CO)	Masa hidrocarburilor totale (THC)	Masa oxizilor de azot (NOx)	Ciclu de încercări
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	
L1Be L2e L6Ae	- Moped cu două roți - Moped triciclu - Quad rutier ușor	PI / CI sau hibrid	Euro 4	3610	2690	850	Regulamentul CEE-ONU nr. 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș - Triciclu - Quad rutier greu	PI v _{max} < 130 km/h PI v _{max} ≥ 130 km/h CI sau hibrid	Euro 4	2170 2170 2170	1400 630 630	350 450 900	WTMC, faza 2 WTMC, faza 2 WTMC, faza 2

(B2) Euro 5⁽⁶⁾, etapa I OBD și⁽⁷⁾ etapa II OBD

Categoria de vehicule	Denumirea categoriei de vehicule	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Masa monoxidului de carbon (CO)	Masa hidrocarburilor nemetanice (NMHC)	Masa oxizilor de azot (NOx)	Masa pulberilor în suspensie (PM)	Ciclu de încercări
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	OT ₄ (mg / km)	
L1Be - L7e ⁽⁶⁾	Toate vehiculele din categoria L, cu excepția categoriei L1Ae	PI CI sau hibrid	Euro 5 Euro 5	1900 1900	250 320	300 540	50 50	Ciclu WTMC revizuit Ciclu WTMC revizuit

N.B.: a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe

(C) Limitele emisiilor prin evaporare**(C1) Euro 4⁽⁵⁾**

Categoria de vehicule	Denumirea categoriei de vehicule	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Masa hidrocarburilor totale (THC) (mg / test)	Ciclul de încercări
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	Motocicletă cu două roți ⁽²⁰⁾ , cu și fără ataș	pI ⁽¹⁸⁾	Euro 5	2 000	SHED
L5Ae	Triciclu	pI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L6Ae	Quad rutier ușor	pI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L7Ae	Quad rutier greu	pI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		

(C2) EUR 5⁽⁶⁾

Clasa de vehicule ⁽¹⁹⁾	Denumirea categoriei de vehicule	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Încercarea la permeabilitate (mg / m ² / zi)		Masa hidrocarburilor or totale (THC) în încercarea SHED (mg / încercare)
				Rezervorul de	Circuitul de combustibil	Vehicul
L1Ae	Bicicletă motorizată	pI ⁽¹⁸⁾	Euro 5	1500	15000	1500
L1Be	Moped cu două roți		Euro 5	1500	15000	1500
L2e	Moped cu trei roți		Euro 5	1500	15000	1500
L3e ⁽⁶⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș		Euro 6			1500
L5Ae	Triciclu		Euro 5			1500
L5Be	Triciclu comercial		Euro 5	1500	15000	1500
L6Ae	Quad rutier ușor		Euro 5			1500
L6Be	Miniautomobil ușor		Euro 5	1500	15000	1500
L7Ae	Quad rutier greu		Euro 5			1500
L7Be	Miniautomobil greu		Euro 5	1500	15000	1500

N.B.: a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe

(D) Limitele nivelului sonor – Euro 3⁽⁴⁾, Euro 4⁽⁵⁾, Euro 5⁽⁶⁾

Categoria de vehicule	Denumirea categoriei de vehicule	Nivelul sonor ⁽²¹⁾ pentru Euro 3 ⁽⁴⁾ (dB(A))	Procedura de încercare ⁽²³⁾ pentru Euro 3 ⁽⁴⁾	Nivelul sonor ⁽²¹⁾ pentru Euro 4 ⁽⁵⁾ (dB(A))	Procedura de încercare ⁽²³⁾ pentru Euro 4 ⁽⁵⁾	Nivelul sonor ⁽²²⁾ pentru Euro 5 ⁽⁶⁾ (dB(A))	Procedura de încercare pentru Euro 5 ⁽⁶⁾
L1Ae	Bicicletă motorizată	63	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 63	63(21)	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 63		Regulamentul CEE- ONU nr. 63
L1Be	Moped cu două roți $v_{max} \leq 25$ km/h	66		66			
	Moped cu două roți $v_{max} \leq 45$ km/h	71		71			
L2e	Moped triciclu	76	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 9	76	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 9		Regulamentul CEE- ONU nr. 9
L3e	Motocicletă cu două roți Cilindree ≤ 80 cm ³	75	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 41	75	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 41		Regulamentul CEE- ONU nr. 41
	Motocicletă cu două roți 80 cm ³ < cilindreea \leq 175 cm ³	77		77			
	Motocicletă cu două roți Cilindree > 175 cm ³	80		80			
L4e	Motocicletă cu două roți, cu ataș	80		80			
L5Ae	Triciclu	80	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 9	80	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 9		Regulamentul CEE- ONU nr. 9
L5Be	Triciclu comercial	80		80			
L6Ae	Quad ușor	80	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 63	80	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 63		Regulamentul CEE- ONU nr. 63
L6Be	Miniautomobil ușor	80	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 9	80	Actul delegat / Regulamentul CEE-ONU nr. 9		Regulamentul CEE- ONU nr. 9
L7Ae	Quad rutier greu	80		80			
L7Be	Miniautomobil greu	80		80			

N.B.: a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe

ANEXA VII

Durabilitatea dispozitivelor de control al poluării

(A) Kilometraj referitor la durabilitatea vehiculelor din categoria L

Categoria de vehicule	Denumirea categoriei de vehicule	Kilometraj pentru durabilitatea Euro 3(4)	Kilometraj pentru durabilitatea Euro 4(5) (km)	Kilometraj(7) pentru durabilitatea Euro 5(6) (km)
L1Ae	Bicicletă motorizată	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	- Moped cu două roți - Moped cu trei roți - Quad rutier ușor	10 000	11 000	12 000
L3e L4e ⁽¹⁴⁾ L5e L6Be L7Be	- Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș (v _{max} < 130 km/h) - Triciclu - Miniautomobil ușor - Miniautomobil greu	18 000	20 000	30 000
L3e L4e ⁽¹⁴⁾ L7Ae	- Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș (v _{max} < 130 km/h) Quad rutier greu	30 000	35 000	50 000

(B) Factori de deteriorare (FD)

Categoria de vehicule	Denumirea categoriei de vehicule	Euro 3 ⁽⁴⁾ FD (-)				Euro 4 ⁽⁵⁾ FD (-)				EUR 5 ⁽⁶⁾ FD ⁽⁷⁾ (-)							
		CO	HC	NOx	PM	CO	HC	NOx	PM	CO	THC		NMHC		NOx		PM ⁽²⁴⁾
											PI	CI ⁽²⁵⁾	PI	CI	PI	CI	CI
L1e — L7e	Toate	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

N.B.: a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe

ANEXA VIII

Cerințe suplimentare referitoare la siguranța funcțională a vehiculului

Obiect	Data cererii	Cerințe
Montarea obligatorie a sistemelor de frânare avansate ⁽²⁶⁾	Patru ani de la data menționată la articolul 82 al doilea paragraf.	(a) Motocicletele noi ⁽²⁷⁾ din subcategoriile L3e–A1 care sunt vândute, înmatriculate și puse în exploatare, trebuie echipate fie cu un sistem antiblocare ⁽²⁸⁾ , fie cu un sistem combinat de frânare ⁽²⁹⁾ , fie cu ambele tipuri de sisteme de frânare avansate, la alegerea producătorului vehiculului; (b) Motocicletele noi din subcategoriile L3e–A2 și L3e–A3 care sunt vândute, înmatriculate și puse în exploatare trebuie echipate cu frâne cu sistem antiblocare.
Siguranța în viraje pe drumuri cu pavaj dur	Data menționată la articolul 82 al doilea paragraf.	Vehiculele din categoria L trebuie produse astfel încât fiecare din roți să se poată roti la turații diferite în orice moment pentru a garanta siguranța în viraje pe drumuri cu pavaj dur. În cazul în care un vehicul cu trei sau patru roți este echipat cu un diferențial blocabil, acesta trebuie proiectat astfel încât să fie deblocat în mod normal.
Îmbunătățirea vizibilității vehiculului și conducătorului auto prin aprinderea automată a luminilor ⁽³⁰⁾	Data menționată la articolul 82 al doilea paragraf.	Pentru a le îmbunătăți vizibilitatea, vehiculele din categoria L trebuie echipate cu următoarele elemente: (a) pentru vehiculele din categoria L1e: dispozitive de iluminare și de semnalizare luminoasă în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 74 Rev.2, care impune aprinderea automată a sistemului de iluminare; (b) pentru vehiculele din categoria L3e: la alegerea producătorului vehiculului, fie dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU 53 Rev.2 și amendamentele sale 1 și 2, fie faruri pentru circulația pe timp de zi în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 87 Rev.2 și amendamentele sale 1 și 2; (c) pentru toate celelalte subcategorii ale categoriei L de vehicule: un sistem de iluminare care se aprinde automat sau, la alegerea producătorului, faruri pentru circulația pe timp de zi care se aprind automat ⁽³¹⁾

N.B.: a se vedea ultima pagină a anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe

Notele explicative din anexele I-VIII

- (1) Limitele de putere din anexa I se bazează pe o putere nominală continuă maximă a configurației de propulsie a vehiculului.
- (2) Subclasificarea unui vehicul din categoria L3e în funcție de o viteză proiectată a vehiculului situată fie sub limita de 130 km/h, fie peste limita de 130 km/h, este independentă de subclasificarea lui în clasele de performanță a propulsiei A1 (cu toată că este improbabilă atingerea unei viteze de 130 km/h), A2 sau A3.
- (3) Sistemele de frânare avansate sunt obligatorii numai pentru vehiculele din categoria L3e, astfel cum este precizat în anexa VIII.
- (4) Categoria L3e: Euro 4.
- (5) Categoria L3e: Euro 5.
- (6) Categoria L3e: Euro 6.
- (7) A se vedea articolul 21, alineatele (4) și (5).
- (8) În cazul în care motorul (motoarele) hibrid(e) este (sunt) echipat(e) cu un sistem de oprire/pornire, producătorul trebuie să se asigure că motorul cu combustie este la ralanti, având o turație la ralanti mărită. Vehiculul trebuie să poată fi supus încercării la accelerație liberă în cazul propulsiilor care includ un motor CI.
- (9) JO L 282, 01.11.1996, p. 64.
- (10) JO L 141, 6.6.2009, p. 12.
- (11) JO 116, 8.5.2010, p. 1.
- (12) JO C [...], [...], p.[...], inclusiv cântărirea la rece.
- (13) JO C [...], [...], p. [...].
- (14) Numai motocicletele de bază cu două roți pe care este instalat atașul trebuie să respecte limitele de emisii corespunzătoare.
- (15) Numai motoare CI, inclusiv în cazul în care, de exemplu, un concept hibrid include un motor CI.
- (16) Valabil numai în cazul motoarelor pe benzină cu injecție directă (DI).
- (17) Studiul privind efectele asupra mediului, menționat la articolul 21 alineatul (4), va evalua, de asemenea, posibilitatea ca vehiculele din categoria L, cu excepția subcategoriilor L3e, L5Ae și L7Ae, să fie supuse încercărilor privind emisiile în cadrul unui ciclu WTMC revizuit.
- (18) Motoare PI pe benzină, amestecuri de benzină sau etanol.
- (19) Rentabilitatea controlului emisiilor prin evaporare va fi evaluată în studiul de impact asupra mediului care va fi realizat de Comisie, astfel cum se precizează la articolul 21 alineatul (5). Același studiu va evalua, de asemenea, posibilitatea și rentabilitatea înlocuirii încercării SHED printr-o încercare de permeabilitate a rezervorului și a circuitului de combustibil pentru subcategoriile de vehicule care nu sunt încă supuse încercărilor privind emisiile prin evaporare (a se vedea articolul 21, alineatele (4) și (5)).
- (20) $v_{\max} \geq 130$ km/h.
- (21) Până la aderarea UE la Regulamentele CEE-ONU nr. 9, 41 și 63 și până la adoptarea de către UE a acestor regulamente în cadrul CEE-ONU WP29 și în cadrul UE, inclusiv a valorilor limită asociate echivalente ale nivelului sonor pentru fazele Euro3 și Euro4, vehiculele respectă limitele precizate la anexa VI punctul (D). După adoptarea de către UE a Regulamentelor CEE-ONU nr. 9, 41 și 63, acestea devin obligatorii, inclusiv

valorile limită ale nivelului sonor care sunt echivalente cu cele precizate la anexa VI punctul (D), și înlocuiesc procedurile de încercări din actul delegat.

- (22) Limitele nivelului sonor Euro 5 care urmează a fi determinate trebuie modificate printr-un act de codecizie separat.
- (23) Un act delegat la prezentul regulament conține procedurile de încercări privind nivelul sonor și va fi înlocuit prin Regulamentele CEE-ONU 9, 41 și 63.
- (24) Numai pentru motoare PI, DI și CI.
- (25) Se aplică, de asemenea, în cazul vehiculelor hibride.
- (26) „Sistem de frânare avansat” înseamnă frâne cu sistem antiblocare, un sistem de frânare combinat sau ambele. Performanțele sistemului de frânare avansat este verificată prin încercări în conformitate cu cerințele stabilite în actul delegat.
- (27) Vehiculele din categoria L4e (motociclete cu ataș) nu fac obiectul cerințelor (a) și (b) privind montarea obligatorie a sistemelor de frânare avansate.
- (28) „Sistem de frânare antiblocare” înseamnă un sistem care detectează alunecarea roților și modulează în mod automat presiunea care comandă forța de frânare la nivelul uneia dintre roți sau al mai multor roți pentru a evita alunecarea.
- (29) „Sistem de frânare combinat” înseamnă:
 - (a) pentru vehicule din categoriile L1e și L3e: un sistem de frânare în care cel puțin două frâne montate pe două roți diferite sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi;
 - (b) pentru vehicule din categoria L4e: un sistem de frânare în care frânele montate situate cel puțin pe roțile din față și din spate sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi (dacă roata din spate și roata atașului sunt acționate prin același sistem de frânare, acest sistem este considerat ca fiind circuitul frânei din spate);
 - (c) pentru vehicule din categoriile L2e, L5e, L6e și L7e: un sistem de frânare în care frânele montate pe toate roțile sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi.
- (30) „Aprindere automată” înseamnă un sistem de iluminare activat când comutatorul de contact este în poziția „pornit”.
- (31) Pentru a permite demararea motorului termic, sistemul de iluminare poate fi stins în timpul fazei de demarare pentru o perioadă consecutivă de cel mult 10 secunde.

ANEXA IX**Tabel de corespondență⁽³²⁾**

Directiva 2002/24/CE	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 2 alineatul (1)
Articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 2 alineatul (2)
Articolul 1 alineatul (2) litera (a) punctul (i)	Articolul 4 alineatul (2) litera (a) punctul (B)
Articolul 1 alineatul (2) litera (a) punctul (ii)	Articolul 4 alineatul (2) litera (b)
Articolul 1 alineatul (2) litera (b)	Articolul 4 alineatul (2) litera (c), articolul 4 alineatul
Articolul 1 alineatul (2) litera (c)	Articolul 4 litera (e)
Articolul 1 alineatul (3) litera (a)	Articolul 4 litera (f)
Articolul 1 alineatul (3) litera (a)	Articolul 4 litera (g)
Articolul 2	Articolul 3
Articolul 3	Articolul 23
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 27 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 27 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 5 alineatul (4)
Articolul 4 alineatul (4)	-
Articolul 4 alineatul (5)	Articolul 31 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (6)	Articolul 27 alineatul (3)
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 27 alineatul (10)
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul 28 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 28 alineatul (1) litera (b)
Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 27 alineatul (5)
Articolul 6 alineatul (2) primul paragraf	Articolul 27 alineatul (7)
Articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 27 alineatul (8)
Articolul 7 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 36 alineatul (1)
Articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 36 alineatul (4)
Articolul 7 alineatul (2)	Articolul 36 alineatul (2)
Articolul 7 alineatul (3)	Articolul 36 alineatul (5)
Articolul 7 alineatul (4)	Articolul 37 alineatul (2)
Articolul 7 alineatul (5)	Articolul 59 alineatul (2) primul paragraf
Articolul 7 alineatul (6)	Articolul 59 alineatul (2) al doilea paragraf
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 37 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (2) primul paragraf	Articolul 37 alineatul (2)
Articolul 8 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 37 alineatul (3)

Nota (32): menționată la articolul 81.

Directiva 2002/24/CE	Prezentul regulament
Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 46
Articolul 9 alineatul (2)	Articolul 32 alineatul (1)
Articolul 9 alineatul (3)	Articolul 32 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (4)	Articolul 33
Articolul 9 alineatul (5)	Articolul 34 alineatul (3)
Articolul 10 alineatul (1)	Articolul 31 alineatul (4)
Articolul 10 alineatul (2)	Articolul 51 alineatul (3)
Articolul 10 alineatul (3)	Articolul 35 alineatul (4)
Articolul 10 alineatul (4)	Articolul 51 alineatul (7)
Articolul 11	-
Articolul 12	Articolul 50 alineatul (1)
Articolul 13	-
Articolul 14 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1)
Articolul 14 alineatul (1) litera (b) punctul (i)	Articolul 66 alineatul (9)
Articolul 14 alineatul (1) litera (b) punctul (ii).	Articolul 64 alineatul (8)
Articolul 14 alineatul (2) primul paragraf	-
Articolul 14 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 66 alineatul (10)
Articolul 15 alineatul (1)	Articolul 45
Articolul 15 alineatul (2)	Articolul 47
Articolul 15 alineatul (3) primul paragraf litera (a)	Articolul 40
Articolul 15 alineatul (3) primul paragraf litera (a)	Articolul 2 alineatul (2) litera (e)
Articolul 15 alineatul (3) al doilea paragraf	-
Articolul 15 alineatul (3) litera (b) primul paragraf	-
Articolul 15 alineatul (3) litera (b) al doilea paragraf	-
Articolul 15 alineatul (3) litera (b) al treilea paragraf	-
Articolul 15 alineatul (3) litera (b) al patrulea paragraf	-
Articolul 15 alineatul (4)	-
Articolul 16 alineatul (1) primul paragraf	-
Articolul 16 alineatul (1) al doilea paragraf	-
Articolul 16 alineatul (2) primul paragraf	-
Articolul 16 alineatul (2) al doilea paragraf	-
Articolul 16 alineatul (3)	Articolul 38
Articolul 17	Articolul 39
Articolul 18 alineatul (1)	Articolul 74 alineatul (1)
Articolul 18 alineatul (2)	Articolul 74 alineatul (2)
Articolul 18 alineatul (3)	-
Articolul 19	Articolul 81
Articolul 20	Articolul 82 alineatul (2)

Directiva 2002/24/CE	Prezentul regulament
Articolul 21	Articolul 79 alineatul (1)
Articolul 22	-
Articolul 23	Articolul 82 alineatul (1)
Articolul 24	-