

32006L0027

L 66/7

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

8.3.2006

**DIRECTIVA 2006/27/CE A COMISIEI
din 3 martie 2006**

de modificare, în sensul adaptării la progresul tehnic, a Directivei 93/14/CEE a Consiliului privind sistemul de frânare al autovehiculelor cu două sau trei roți, a Directivei 93/34/CEE a Consiliului privind inscripționările legale ale autovehiculelor cu două sau trei roți, a Directivei 95/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind viteza maximă constructivă, cuplul maxim și puterea maximă netă a autovehiculelor cu două sau trei roți și a Directivei 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și de abrogare a Directivei 92/61/CEE ⁽¹⁾ a Consiliului, în special articolul 17,având în vedere Directiva 93/14/CEE a Consiliului din 5 aprilie 1993 privind sistemul de frânare al autovehiculelor cu două sau trei roți ⁽²⁾, în special articolul 4,având în vedere Directiva 93/34/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind inscripționările legale ale autovehiculelor cu două sau trei roți ⁽³⁾, în special articolul 3,având în vedere 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 roți ⁽⁴⁾, în special articolul 4,având în vedere 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 roți ⁽⁵⁾, în special articolul 7,

întrucât:

(1) Directivele 93/14/CEE, 93/34/CEE, 95/1/CE și 97/24/CE sunt directive speciale în sensul procedurii de omologare CE de tip prevăzute de Directiva 2002/24/CE.

⁽¹⁾ JO L 124, 9.5.2002, p. 1, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2005/30/CE a Comisiei (JO L 106, 27.4.2005, p. 17).

⁽²⁾ JO L 121, 15.5.1993, p. 1.

⁽³⁾ JO L 188, 29.7.1993, p. 38, directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 1999/25/CE a Comisiei (JO L 104, 21.4.1999, p. 19).

⁽⁴⁾ JO L 52, 8.3.1995, p. 1, directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 2002/41/CE a Comisiei (JO L 133, 18.5.2002, p. 17).

⁽⁵⁾ JO L 226, 18.8.1997, p. 1, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2005/30/CE.

(2) Este necesar să se introducă în cerințele europene privind omologarea ultima modificare a Regulamentului nr. 78 al CEE-ONU, pentru a păstra echivalența între cerințele prevăzute de Directiva 93/14/CEE și cele prevăzute de Regulamentul nr. 78 al CEE-ONU.

(3) Cerințele privind inscripționările legale și viteza maximă la autovehiculele cu două sau trei roți prevăzute de directivele 93/34/CEE și 95/1/CE pot fi simplificate în vederea unei reglementări îmbunătățite.

(4) Pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a sistemului de omologare în ansamblu, este necesar să se clarifice care sunt dispozițiile privind proeminențele, ancorajele centurilor de siguranță și centurile de siguranță care se aplică la vehiculele cu sau fără caroserie.

(5) Cerințele privind inscripționarea convertizoarelor catalitice originale și a amortizoarelor de zgomot originale prevăzute de Directiva 97/24/CE ar trebui clarificate și completate.

(6) Prin urmare, Directivele 93/14/CEE, 93/34/CEE, 95/1/CE și 97/24/CE ar trebui modificate în consecință.

(7) Măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Anexa la Directiva 93/14/CEE se modifică în conformitate cu textul din anexa I la prezenta directivă.

Articolul 2

Anexa la Directiva 93/34/CEE se modifică în conformitate cu textul din anexa II la prezenta directivă.

Articolul 3

Anexa I la Directiva 95/1/CE se modifică în conformitate cu textul din anexa III la prezenta directivă.

Articolul 4

Anexa III la capitolul 1, anexele I și II la capitolul 3, anexa I la capitolul 4, anexele I, II, VI și VII la capitolul 5, anexa la capitolul 7, anexele II, III și IV la capitolul 9, titlul și anexa I la capitolul 11 și anexele I și II la capitolul 12 din Directiva 97/24/CE se modifică în conformitate cu textul din anexa IV la prezenta directivă.

Articolul 5

(1) Începând cu 1 ianuarie 2007, în ceea ce privește autovehiculele cu două sau trei roți care respectă dispozițiile prevăzute de Directivele 93/14/CEE, 93/34/CE, 95/1/CE și respectiv 97/24/CE, astfel cum sunt modificate prin prezenta directivă, statele membre nu refuză, din motive privind obiectul directivei în cauză, acordarea omologării CE de tip și nu interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a acestor vehicule.

(2) Începând cu 1 iulie 2007 statele membre refuză, din motive privind obiectul directivei în cauză, acordarea omologării CE de tip pentru orice tip nou de autovehicul cu două sau trei roți care nu respectă dispozițiile prevăzute de Directivele 93/14/CEE, 93/34/CE, 95/1/CE și respectiv 97/24/CE, astfel cum sunt modificate prin prezenta directivă.

Articolul 6

(1) Statele membre adoptă și publică, până la 31 decembrie 2006, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a

se conforma prezentei directive. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele acestor dispoziții, precum și un tabel de corespondență între aceste dispoziții și prezenta directivă.

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

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

Articolul 7

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

Articolul 8

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 3 martie 2006.

Pentru Comisie

Günter VERHEUGEN

Vicepreședinte

ANEXA I

Anexa la Directiva 93/14/CEE se modifică după cum urmează:

1. Se adaugă următorul punct 2.1.1.3:

„2.1.1.3. Garniturile de frână nu conțin azbest.”

2. Appendicele 1 se modifică după cum urmează:

(a) Punctele 1.1.1 și 1.1.2 se înlocuiesc cu următoarele texte:

„1.1.1. Performanța prescrisă pentru dispozitivele de frânare se bazează pe distanța de oprire și/sau decelerația medie în regim. Performanța dispozitivului de frânare se determină prin măsurarea distanței de oprire în raport cu viteza inițială a vehiculului și/sau prin măsurarea decelerației medii în regim în timpul încercării.

1.1.2. Distanța de oprire este distanța acoperită de vehicul din momentul în care conducătorul începe să acționeze comanda sistemului de frânare până în momentul în care vehiculul se oprește; viteza inițială a vehiculului, v_1 , este viteza la momentul în care conducătorul începe să acționeze comanda sistemului de frânare; viteza inițială nu este mai mică de 98 % din viteza prescrisă pentru încercarea în cauză. Decelerația medie în regim, (d_m), se calculează ca decelerația mediată de distanță pe intervalul v_b până la v_e conform formulei următoare:

$$d_m = \frac{v_b^2 v_e^2}{25,92 (s_e - s_b)} \text{ m/s}^2$$

unde:

d_m = decelerația medie în regim

v_1 = conform definiției de mai sus

v_b = viteza vehiculului la 0,8 v_1 în km/h

v_e = viteza vehiculului la 0,1 v_1 în km/h

s_b = distanța parcursă între v_1 și v_b în metri

s_e = distanța parcursă între v_1 și v_e în metri

Viteza și distanța se determină folosind instrumente cu o precizie de ± 1 %, la viteza recomandată pentru testare. « d_m » se poate determina prin alte metode decât măsurarea vitezei și a distanței; în acest caz, precizia pentru « d_m » este de ± 3 %.”

(b) La punctul 1.1.3, cuvântul „componentă” se înlocuiește cu „vehicul”.

(c) Punctul 1.2.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„1.2.1.1. Limitele prescrise pentru performanța minimă sunt cele menționate mai jos pentru fiecare categorie de vehicule; vehiculul respectă atât distanța de oprire prescrisă, cât și decelerația medie în regim pentru categoria respectivă de vehicule, dar este posibil să nu fie necesară măsurarea ambilor parametri.”

(d) Punctul 1.4.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„1.4.2.1. Vehiculul și frâna (frânele) care urmează să fie supuse testării trebuie să fie ferite de umezeală, iar frâna (frânele) să fie rece (reci). Se consideră că o frână este rece în cazul în care temperatura măsurată pe disc sau pe exteriorul tamburului este sub 100 °C.”

ANEXA II

Anexa la Directiva 93/34/CEE se modifică după cum urmează:

Punctul 3.1.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

- „3.1.1.2. A doua parte conține șase caractere (litere sau cifre) cu scopul de a descrie caracteristicile generale ale vehiculului (tipul, varianta, iar în cazul motoretelor, versiunea); fiecare caracteristică poate fi reprezentată de mai multe caractere. În cazul în care constructorul nu utilizează unul sau mai multe dintre aceste caractere, spațiile nefolosite trebuie completate cu caractere alfabetice sau numerice, la alegerea constructorului.”
-

ANEXA III

Anexa I la Directiva 95/1/CE se modifică după cum urmează:

Punctul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„7. VITEZA MAXIMĂ

Viteza maximă a vehiculului se exprimă în kilometri pe oră prin valoarea corespunzătoare numărului întreg cel mai apropiat de media aritmetică a valorilor vitezelor măsurate în timpul celor două încercări consecutive, care nu trebuie să difere cu mai mult de 3 %. Atunci când această medie aritmetică este exact între două numere întregi, se rotunjește la numărul mai mare. În cazul vehiculelor la care viteza maximă nu este limitată de definiția corespunzătoare prevăzută la articolul 1 punctele 2 și 3 din Directiva 2002/24/CE, nu este necesar un test pentru omologarea de tip, iar viteza maximă se acceptă ca fiind cea declarată de către constructorul vehiculului în documentul informativ din anexa II la Directiva 2002/24/CE.”

ANEXA IV

Directiva 97/24/CE se modifică după cum urmează:

1. La secțiunea II.1 din apendicele 2 la anexa III la capitolul 1, se șterge a cincea liniuță.

2. Capitolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) Anexa I se modifică după cum urmează:

(i) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„CERINȚE CARE SE APLICĂ PROEMINENȚELOR AUTOVEHICULELOR CU DOUĂ ROȚI”;

(ii) Se adaugă următorul punct 3.6:

„3.6. În cazul vehiculelor cu două roți care sunt echipate cu structură sau cu panouri destinate să închidă sau să închidă parțial locul conducătorului sau al pasagerilor sau pentru a acoperi componente ale vehiculului, autoritatea de omologare sau serviciul tehnic pot să aplice, la propria alegere și în urma discuțiilor cu constructorul vehiculului, cerințele prezentei anexe sau ale anexei II, pentru întregul vehicul sau doar pentru o parte a acestuia, pe baza unei evaluări a cazului cel mai nefavorabil.”;

(iii) Punctul 6.2 se înlocuiește cu următorul text:

„6.2. Părțile terminale ale manetelor de ambreiaj și frână trebuie să fie rotunjite în mod perceptibil și să aibă o rază de curbură de minimum 7 mm. Capetele exterioare ale acestor manete trebuie să aibă o rază de curbură de cel puțin 2 mm. Verificarea se face cu manetele în poziție neacționată.”

(b) Titlul și secțiunea „GENERALITĂȚI” din anexa II se înlocuiesc cu următorul text:

„CERINȚE CARE SE APLICĂ PROEMINENȚELOR AUTOVEHICULELOR CU TREI ROȚI, CVADRICICLURILOR UȘOARE ȘI CVADRICICLURILOR

GENERALITĂȚI

Cerințele prevăzute de Directiva 74/483/CEE (*) referitoare la proeminențele autovehiculelor (din categoria M₁) se aplică autovehiculelor cu trei roți destinate transportului de călători.

Cu toate acestea, ținând seama de varietatea formelor de construcție a acestor vehicule, autoritatea de omologare sau serviciul tehnic pot să aplice, la propria alegere și în urma discuțiilor cu constructorul vehiculului, cerințele prezentei anexe sau ale anexei I, pentru întregul vehicul sau doar pentru o parte a acestuia, pe baza unei evaluări a cazului critic;

Prezenta se aplică, de asemenea, cerințelor menționate mai jos privind normele pentru vehicule cu trei roți, cvadricicluri ușoare și cvadricicluri.

Următoarele cerințe se aplică autovehiculelor cu trei roți, cvadriciclorilor ușoare și cvadriciclorilor destinate transportului de mărfuri.

(*) JO L 266, 2.10.1974, p. 4.”

3. În anexa I la capitolul 4 se adaugă următoarele puncte 14 și 15:

„14. «Vehicul necarosat» înseamnă un vehicul al cărui habitacul nu este delimitat de cel puțin patru din următoarele caracteristici: parbriz, podea, acoperiș și pereți sau uși în lateral și în spate.

15. «Vehicul carosat» înseamnă un vehicul al cărui habitacul este sau poate fi delimitat de cel puțin patru din următoarele caracteristici: parbriz, podea, acoperiș și pereți sau uși în lateral și în spate.”

4. Capitolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) Anexa I se modifică după cum urmează:

(i) Punctul 2.3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3.2. Toate convertizoarele catalitice-echipament original poartă cel puțin următoarele elemente de identificare:

- marcajul «e» urmat de elementul de identificare a țării care a acordat omologarea de tip;
- numele constructorului sau marca comercială;
- marca și numărul de identificare al piesei.

Această referință trebuie să fie lizibilă și de neșters și, de asemenea, vizibilă în poziția în care urmează să fie aplicată.”

(ii) Punctul 5.2.1 se înlocuiește cu următorul text, iar secțiunile 5.2.1.1 și 5.2.1.2 se elimină:

„5.2.1. Marcaje:

Convertizoarele catalitice originale de schimb poartă cel puțin următoarele elemente de identificare:

- marcajul «e» urmat de elementul de identificare a țării care a acordat omologarea;
- numele constructorului sau marca comercială;
- marca și numărul de identificare al piesei.

Această referință trebuie să fie lizibilă și de neșters și, de asemenea, vizibilă în poziția în care urmează să fie aplicată.”

(b) Anexa II se modifică după cum urmează:

(i) Punctul 2.4.2 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4.2. Toate convertizoarele catalitice-echipament original poartă cel puțin următoarele elemente de identificare:

- marcajul «e» urmat de elementul de identificare a țării care a acordat omologarea;
- numele constructorului sau marca comercială;
- marca și numărul de identificare al piesei.

Această referință trebuie să fie lizibilă și de neșters și, de asemenea, vizibilă în poziția în care urmează să fie aplicată.”

(ii) Punctul 5.2.1 se înlocuiește cu următorul text, iar secțiunile 5.2.1.1 și 5.2.1.2 se elimină:

„5.2.1. Marcaje

Convertizoarele catalitice originale de schimb poartă cel puțin următoarele elemente de identificare:

- marcajul «e» urmat de elementul de identificare a țării care a acordat omologarea;
- numele constructorului sau marca comercială;
- marca și numărul de identificare al piesei.

Această referință trebuie să fie lizibilă și de neșters și, de asemenea, vizibilă în poziția în care urmează să fie aplicată.”

(c) Punctul 4a din anexa VI se înlocuiește cu următorul text:

- „4a. Convertizoare catalitice
- 4a.1. Convertizor catalitic-echipament original supus testării conform tuturor cerințelor prezentei directive
- 4a.1.1. Marca și tipul convertizorului catalitic-echipament original prevăzute la punctul 3.2.12.2.1 din anexa V (documentul informativ).
- 4a.2. Convertizorul catalitic original de schimb supuse testării conform tuturor cerințelor prezentei directive
- 4a.2.1. Marca (mărcile) și tipul (tipurile) convertizorului catalitic original de schimb prevăzute la punctul 3.2.12.2.1 din anexa V (documentul informativ)”.

5. Figura 1 din anexa la capitolul 7 se înlocuiește cu următoarea figură:

Figura 1

Marca comercială:	1.
Categoria vehiculului:	2.
	3.
	4.
	5.
	6.
	7.
	7a.
	8.
	9.
	10.
	11.
	12.

Notă: Rândurile neaplicabile pot fi omise.

6. Capitolul 9 se modifică după cum urmează:

(a) Punctul 2.3.2.2 din anexa II se înlocuiește cu următorul text:

„2.3.2.2. Toate amortizoarele de zgomot originale poartă cel puțin următoarele elemente de identificare:

- marcajul «e» urmat de elementul de identificare a țării care a acordat omologarea;
- numele constructorului sau marca comercială;
- marca și numărul de identificare al piesei.

Această referință trebuie să fie lizibilă și de neșters și, de asemenea, vizibilă în poziția în care urmează să fie aplicată.”;

(b) Punctul 2.3.2.2 din anexa III se înlocuiește cu următorul text:

„2.3.2.2. Toate amortizoarele de zgomot originale poartă cel puțin următoarele elemente de identificare:

- marcajul «e» urmat de elementul de identificare a țării care a acordat omologarea;
- numele constructorului sau marca comercială;
- marca și numărul de identificare al piesei.

Această referință trebuie să fie lizibilă și de neșters și, de asemenea, vizibilă în poziția în care urmează să fie aplicată.”;

(c) Punctul 2.4.2.2 din anexa IV se înlocuiește cu următorul text:

„2.4.2.2. Toate amortizoarele de zgomot originale poartă cel puțin următoarele elemente de identificare:

- marcajul «e» urmat de elementul de identificare a țării care a acordat omologarea;
- numele constructorului sau marca comercială;
- marca și numărul de identificare al piesei.

Această referință trebuie să fie lizibilă și de neșters și, de asemenea, vizibilă în poziția în care urmează să fie aplicată.”;

7. Capitolul 11 se modifică după cum urmează:

(a) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„ANCORAJELE CENTURII DE SIGURANȚĂ ȘI CENTURILE DE SIGURANȚĂ ALE MOTORETELOR CU TREI ROȚI, TRICICLURILOR ȘI CVADRICICLURILOR”;

(b) anexa 1 se modifică după cum urmează:

(i) Punctul 1.6 se înlocuiește cu următorul text și se inserează următorul punct 1.6a:

„1.6. «scaun» înseamnă o structură care constituie sau nu parte integrantă a structurii vehiculului, inclusiv capitonarea, care oferă un loc de șezut pentru un adult, termenul desemnând atât un scaun individual, cât și partea unei banchete corespunzătoare unui loc de șezut. O șa nu se consideră a fi un scaun în sensul punctului 2.1.

1.6a «șă» înseamnă un loc de șezut pe care conducătorul sau pasagerul este așezat călare.”;

(ii) Punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. SPECIFICAȚII GENERALE

2.1. În cazul în care se fixează ancoraje ale centurilor de siguranță, acestea trebuie să respecte specificațiile prevăzute în prezentul capitol.

2.1.1. Ancorajele centurilor de siguranță trebuie să fie montate pentru toate scaunele motoretelor cu trei roți, triciclurilor, cvadriciclurilor ușoare și cvadriciclurilor.

2.1.1.1. Sunt necesare puncte de ancorare adecvate centurilor de siguranță cu prindere în trei puncte pentru toate scaunele care îndeplinesc următoarele două condiții:

- în cazul în care scaunul are un spătar sau în cazul în care există un suport care permite determinarea unghiului de înclinare a manechinului și care poate fi considerat spătar și
- în cazul în care există un element structural lateral sau transversal în spatele punctului H la o înălțime mai mare de 450 mm, măsurată de la planul vertical al punctului H.

2.1.1.2. Pentru toate celelalte scaune sunt acceptate ancoraje adecvate pentru centuri subabdominale.

2.1.2. Ancorajele centurilor de siguranță nu sunt obligatorii pentru motoretele cu trei roți sau cvadriciclurile cu o masă la gol care nu depășește 250 kg.”

8. Capitolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) După titlul anexei I la capitolul 12 se inserează următoarea teză:

„În sensul prezentului capitol, «vehicul carosat» înseamnă un vehicul al cărui habitacul este sau poate fi delimitat de cel puțin patru din următoarele elemente: parbriz, podea, acoperiș, pereți sau uși în lateral și în spate.”

(b) Punctul 2.3.1 din anexa II se înlocuiește cu următorul text:

„2.3.1. Toate vehiculele sunt prevăzute cu un sistem de dezghețare și dezaburire care permite înlăturarea gheții de pe parbriz și a condensului de pe suprafața interioară a acestuia.

Cu toate acestea, dispozitivul nu este necesar pentru motoretele carosate cu trei roți cu un motor care nu dezvoltă mai mult de 4 kW sau pentru vehiculele la care parbrizul este montat astfel încât nu există nici un reazem sau altă structură sau panou atașat la parbriz care se extinde înapoi mai mult de 100 mm. Dispozitivul este necesar pentru orice vehicul care are un acoperiș fie permanent, fie detașabil sau retractabil.”
