

## III

(Acte pregătitoare)

## CURTEA DE JUSTIȚIE

## A 450-a SESIUNE PLENARĂ DIN 14 ȘI 15 IANUARIE 2009

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor**

COM(2008) 316 final – 2008/0100 (COD)

(2009/C 182/05)

Raportor: **dl RANOCCHIARI**

La 9 iunie 2008, în conformitate cu articolul 95 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Consiliul Uniunii Europene a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor*

COM(2008) 316 final – 2008/0100 (COD).

Secțiunea pentru piața unică, producție și consum, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 6 ianuarie 2009. Raportor: dl RANOCCHIARI.

În cea de-a 450-a sesiune plenară, care a avut loc la 14 și 15 ianuarie 2009 (ședința din 14 ianuarie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 173 de voturi pentru, 2 voturi împotriva și 1 abținere.

**1. Concluzii și recomandări**

1.1 CESE a fost dintotdeauna de acord cu orice inițiativă de simplificare a legislației, cu atât mai mult cu cât aceasta se referă la teme sensibile, precum siguranța și mediul. Din această perspectivă, nu poate decât să aprecieze intenția Comisiei europene care, prin propunerea sa de regulament, are în vedere obținerea acestor rezultate importante, prin reglementarea omologării autovehiculelor și a pneurilor.

1.2 Opțiunea Comisiei, de abrogare a peste 150 de directive în vigoare și de înlocuire a acestora cu regulamentul propus, pare foarte interesantă la prima vedere și, cu siguranță, în concordanță cu simplificarea preconizată. Cu toate acestea, dacă nu este dimensionată corespunzător și concepută corect, această opțiune riscă să introducă proceduri noi, nu totdeauna coerente cu cele care

există deja, creând dificultăți și sarcini mai mari pentru industriile și administrațiile statelor membre.

1.3 În special, CESE își pune întrebarea cum se raportează această propunere la recenta Directivă-cadru 2007/46/CE privind omologarea autovehiculelor, precum și la regulamentele CEE-ONU, care sunt în curs de elaborare și asupra cărora se va reveni în cele ce urmează.

1.4 Într-adevăr, CESE consideră că simplificarea parcursului de omologare și procedural prevăzut de Comisie, prin introducerea unor dispoziții armonizate, poate fi obținută prin introducerea actualelor și viitoarelor regulamente CEE-ONU în anexa IV a directivei privind omologarea europeană sus-menționate, treptat și potrivit necesității unei alinieri a acestor dispoziții la progresele tehnicii.

1.5 În privința „tehnologiilor avansate de siguranță”, dat fiind faptul că nu pentru toate sunt disponibile specificații tehnice adecvate, și nici în egală măsură, CESE ar fi de părere că acestea ar trebui să facă obiectul unor propuneri individuale, ținând seama de ultimele evoluții din cadrul grupurilor tehnice CEE-ONU de la Geneva.

1.6 Referitor, în fine, la dispozițiile privind pneurile, CESE consideră că poate fi acceptată propunerea avansată de sectorul industrial în cauză care, păstrând termenul, simplifică propunerea Comisiei, deoarece prevede două cicluri de punere în aplicare în locul celor cinci preconizate.

1.7 Ținând seama de rezervele exprimate până în prezent, CESE a apreciat inițiativa Parlamentului European, care a solicitat un al doilea studiu pe această temă, după cel efectuat la cererea Comisiei Europene; cu toate acestea, rezultatele obținute nu au adus clarificările scontate.

1.8 Prin urmare, CESE se teme că, în absența datelor necesare privind costurile/beneficiile unora dintre soluțiile propuse, costurile cu mult mai ridicate pe care va trebui să le suporte industria și, implicit, consumatorii, vor încetini ulterior procesul de reînnoire a parcului auto în circulație, care deja are de suferit de pe urma crizei economice actuale.

1.9 În sfârșit, CESE recomandă autorităților statelor membre însărcinate cu controlul omologării ca, în viitor, să acorde o atenție sporită cerințelor de siguranță a autovehiculelor și, mai ales, a pneurilor care vor fi importate în Europa, după ce regulamentul supus examinării va fi fost adoptat.

## 2. Introducere

2.1 În ciuda progreselor semnificative din ultimul deceniu, siguranța vehiculelor și protecția mediului rămân, și pe bună dreptate, în centrul atenției întregii Uniuni Europene. Îngrijorarea se referă mai ales la rezultatele – încă modeste – din domeniul reducerii poluării produse de sectorul transporturilor, în special la emisiile de CO<sub>2</sub>, dar și la numărul victimelor accidentelor de circulație. În fiecare an, în cele 27 de state membre, peste 44 000 de oameni mor și 1,7 milioane sunt răniți în accidente rutiere <sup>(1)</sup>.

2.2 După cum se știe, legislația comunitară referitoare la omologare impune reguli precise pentru construcția de autovehicule, reguli care urmăresc, pe de o parte, să le garanteze cea mai mare siguranță posibilă ocupanților vehiculelor și celorlalți utilizatori ai drumurilor și, pe de altă parte, să mențină protecția mediului. În prezent, în materie de omologare există circa 60 de directive de bază, din care 50 se referă la siguranță, iar zece se referă la mediu. În plus, există în jur de 100 de directive de modificare.

2.3 Cercetarea și dezvoltarea continuă din domeniul construcției de autovehicule oferă în prezent din ce în ce mai multe

(1) Sursă: CARE (*Community Road Accident Database*) – bază de date în care sunt culese și prelucrate date cu privire la accidentele rutiere din statele membre.

răspunsuri, și de mai bună calitate, celor două exigențe menționate mai sus și cărora trebuie să li se conformeze noile tipuri de vehicule și, cel puțin în parte, cele care circulă deja, obiectivul noilor tehnologii fiind acela de a contribui la reducerea poluării și a numărului de accidente.

2.4 În conformitate cu recomandările raportului CARS 21 <sup>(2)</sup>, chiar și aceste probleme relevante trebuie rezolvate printr-o abordare integrată, urmărindu-se atingerea unor obiective care – așa cum a amintit dl Verheugen, vicepreședinte al Comisiei Europene, cu ocazia prezentării acestei propuneri de regulament – să fie în avantajul cetățenilor, mediului și industriei. Pentru a atinge obiectivele Uniunii Europene în materie de securitate și de protecție a mediului, este necesară actualizarea continuă a diferitelor regulamente aplicabile în domeniul construcției vehiculelor noi. În plus, mai sunt necesare limitarea poverilor normative impuse industriei și, acolo unde este posibil, simplificarea legislației în vigoare. În acest scop, documentul CARS 21, menționat anterior, recomandă și utilizarea normelor CEE-ONU <sup>(3)</sup>, acolo unde acestea sunt disponibile.

## 3. Conținutul propunerii Comisiei

3.1 Propunerea de regulament vizează modificarea actualei legislații referitoare la omologarea vehiculelor, în cadrul a trei teme: **simplificare, sisteme avansate de siguranță și pneuri**.

Mai concret, propunerea de regulament prevede:

3.1.1 Modificarea actualei legislații referitoare la omologarea autovehiculelor și a componentelor lor din punctul de vedere al siguranței:

Comisia preconizează abrogarea a mai mult de 150 de directive în vigoare și înlocuirea acestora cu un regulament unic al Consiliului și al Parlamentului, direct aplicabil pe teritoriul UE.

3.1.2 Introducerea următoarelor exigențe privind siguranța:

— începând cu 2012, montarea obligatorie a sistemului de **control electronic al stabilității** (*Electronic Stability Control* – ESC) la noile serii de autoturisme și vehicule comerciale; toate autoturismele noi vor trebui să fie echipate cu acesta până în 2014. Aceste sisteme electronice de control al stabilității (ESC) acționează asupra sistemelor de frânare și de tracțiune, ajutându-l pe șofer să păstreze controlul vehiculului în situații critice (datorate, de exemplu, stării proaste a șoselei sau vitezei excesive în curbe);

— începând cu 2013, montarea obligatorie a **sistemelor avansate de frânare de urgență** (*Advanced Emergency Braking Systems* – AEBs) la vehiculele de mari dimensiuni, echipate cu senzori care îl avertizează pe conducătorul auto atunci când vehiculul său s-a apropiat prea mult de cel din față și care, în unele situații, declanșează frâna de urgență pentru a preveni

(2) COM(2007) 22 final, din 7.2.2007 – Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI.

(3) Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite, Geneva. Promovează cooperarea și integrarea între cele 56 de state membre, elaborând standarde și norme comune și în sectorul omologării autovehiculelor.

o coliziune sau a reduce consecințele acesteia. Toate vehiculele noi vor trebui să fie echipate cu acest sistem până în 2015;

- începând cu 2013, montarea obligatorie a **sistemelor de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație** (*Lane Departure Warning – LDW*) la vehiculele de mari dimensiuni, care îl avertizează pe conducătorul autovehiculului în cazul în care există pericolul părăsirii involuntare a benzii de circulație proprii, în special din cauza neatenției conducătorului. Toate vehiculele noi vor trebui să fie echipate cu acest sistem până în 2015 <sup>(4)</sup>.

### 3.1.3 Noi norme referitoare la pneuri <sup>(5)</sup>:

- începând cu 2012, vor fi introduse obligatoriu **pneurile cu rezistență scăzută la rulare** (*Low Rolling Resistance Tyres – LRRT*), care reduc consumul de carburant și rezistența la mișcare care însoțește rularea pneurilor, în principal datorate deformării roților, a pneurilor și a căii rutiere;
- începând cu 2012, vor fi introduse obligatoriu **sistemele de monitorizare a presiunii pneurilor** (*Tyre Pressure Monitoring Systems – TPMS*), care îl avertizează pe conducătorul auto în cazul în care nivelul presiunii unui pneu a scăzut sub presiunea optimă;
- **reducerea poluării fonice**: conform anexei I a propunerii de regulament;
- **aderența pe sol umed**: conform anexei I a propunerii de regulament.

## 4. Observații generale

4.1 CESE întâmpină în mod favorabil propunerea Comisiei de a stabili norme armonizate pentru construcția de autovehicule, în

<sup>(4)</sup> Reamintim datele prevăzute pentru intrarea în vigoare a normelor privind siguranța:

- ESC: 29.10.2012 pentru omologarea noilor tipuri de vehicule, 29.10.2014 pentru toate vehiculele nou înmatriculate;
- AEBs: 29.10.2013 pentru omologarea noilor tipuri de vehicule, 29.10.2015 pentru toate vehiculele nou înmatriculate;
- LDW: 29.10.2013 pentru omologarea noilor tipuri de vehicule, 29.10.2015 pentru toate vehiculele nou înmatriculate.

<sup>(5)</sup> Din motive de claritate, amintim aici datele preconizate de Comisie pentru intrarea în vigoare a normelor privind pneurile:

- 2012: omologare nouă pentru pneurile C1 pentru aderența pe teren umed, tipurile C1-C2-C3 pentru rezistența la rulare (faza 1) și zgomotul de rulare;
- 2014: înmatriculare nouă doar pentru pneurile din clasa C1, în conformitate cu normele privitoare la aderența pe teren umed, și pneurile din clasele C1-C2, în conformitate cu normele privitoare la rezistența la rulare (faza 1);
- 2016: omologare nouă pentru toate pneurile noi din clasele C1, C2 și C3 în conformitate cu normele referitoare la rezistența la rulare (faza 2); vor putea fi înmatriculate și comercializate pe piața internă a UE doar pneurile din clasele C1, C2 și C3 care îndeplinesc normele referitoare la zgomotul extern;
- 2018: vor putea fi înmatriculate pe piața internă a UE doar pneurile din clasele C1 și C2 care îndeplinesc normele referitoare la rezistența la rulare (faza 2);
- 2020: vor putea fi comercializate pe piața internă a UE doar pneurile din clasa C3 care îndeplinesc normele referitoare la rezistența la rulare (faza 2).

scopul garantării unei bune funcționări a pieței interne și, în același timp, a unui nivel înalt de siguranță și de protecție a mediului.

4.2 CESE consideră că prezenta propunere de regulament ar putea fi un instrument optim pentru sporirea siguranței active și pasive pe de o parte, în vederea reducerii numărului de accidente rutiere, ea preconizând, pe de altă parte, introducerea unor măsuri care să limiteze consumul de CO<sub>2</sub>, după o atentă examinare, în prealabil, a directivelor de abrogat și a consecințelor acestei abrogări.

4.3 CESE recunoaște că soluția propusă urmărește o simplificare maximă de care vor beneficia în primul rând autoritățile naționale și industria. Cu toate acestea, CESE consideră că simplificarea normativă nu se poate limita la regruparea procedurilor în prezent în vigoare într-un fel de regulament-cadru privind siguranța. În plus, CESE observă că trebuie să se țină cont de implicațiile introducerii noii directive-cadru privind omologarea europeană (Directiva 2007/46/EC) <sup>(6)</sup>, pentru a se asigura coerența și a se evita suprapunerea noilor proceduri, care să producă costuri suplimentare pentru administrații sau constructori, în loc să le reducă.

4.4 CESE este de acord cu principiul enunțat de Comisie, conform căruia introducerea treptată a noilor norme specifice de omologare a vehiculelor va trebui să țină cont de aplicabilitatea efectivă a acestor norme. În general, aceste norme vor fi aplicate la început doar noilor tipuri de autovehicule. Cele care există deja vor beneficia de un anumit răgaz pentru a se putea conforma noilor prevederi.

4.5 Referitor la dispozițiile privind pneurile, nu trebuie uitat că acestea reprezintă singurul element de contact al vehiculului cu suprafața de rulare și că caracteristicile de siguranță ale acestora trebuie să treacă înaintea oricărui alt obiectiv. În consecință, CESE consideră că:

- trebuie să existe garanția că preconizata îmbunătățire a performanțelor ecologice nu va afecta imperativele – la fel de importante – referitoare la siguranța utilizatorilor de vehicule și a cetățenilor;
- trebuie adoptată o abordare integrată, care să nu afecteze performanțele generale ale pneurilor (rezistența la rulare, aderența pe teren umed etc.) doar pentru a îndeplini obiectivul reducerii poluării fonice, chiar dacă acesta este important.

4.6 Prin urmare, CESE și-a exprimat îndoiala cu privire la eficiența studiului de impact realizat la cererea Comisiei și a apreciat propunerea PE, de elaborare a unui alt studiu independent. Astfel, CESE consideră că este posibil ca datele utilizate în analiza prezentată în studiul de impact să fi dus la o distorsiune a rezultatelor.

<sup>(6)</sup> Directiva 2007/46/EC a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007, de stabilire a unui cadru de omologare a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

4.7 Este însă regretabil faptul că studiul comandat de Parlamentul European și publicat la sfârșitul lui noiembrie 2008 <sup>(7)</sup> este sub nivelul așteptărilor și nu înlătură nedumeririle semnalate de CESE atât în privința aspectelor administrative și tehnice, cât și a evaluării mai exacte a costurilor/beneficiilor propunerii Comisiei.

4.7.1 Studiul amintit se referă în exclusivitate la pneuri și la sistemul de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS). În privința celui din urmă, este exprimată o preferință discutabilă pentru sistemul „direct”, mai costisitor, în detrimentul celui „indirect”, la care se va face referire în cele ce urmează, în vreme ce nu se precizează nimic cu privire la alte sisteme avansate de siguranță și nici la efectele simplificării propuse.

4.8 În aceste circumstanțe, CESE este de părere că majorarea previzibilă a costurilor pentru industrie și, deci, pentru consumatori, în cazul aplicării regulamentului sub această formă, nu este compensată de beneficii demonstrate convingător, existând riscul evident de încetinire ulterioară a înnoirii parcului auto aflat în circulație (cu o vechime medie de 8 ani), care are deja de suferit de pe urma crizei economice actuale.

4.9 CESE mai observă că, pentru a garanta competitivitatea industriei europene, ale cărei prestații în termeni de siguranță ating un nivel excelent, trebuie adoptat un regulament care, în final, să nu denatureze concurența în favoarea constructorilor extracomunitari. Aceștia din urmă oferă prețuri cu siguranță mai mici, dar și un nivel de siguranță pe măsură. Aceasta presupune garantarea faptului că vehiculele și, mai ales, pneurile importate îndeplinesc criteriile care vor fi prevăzute de regulament.

4.10 CESE consideră de asemenea că trebuie evaluat în mod serios impactul acestui regulament asupra întregii industrii a pneurilor. Durabilitatea economică a activităților întreprinderilor mici și mijlocii din sectorul distribuției ar putea, la o primă vedere, să aibă de suferit. Excedentele de stoc, previzibile în cazul intrării în vigoare la datele propuse de Comisie, ar putea pune în pericol sectorul distribuției. Într-adevăr, eliminarea stocurilor, care pot fi însemnate, nu pare la îndemâna majorității întreprinderilor din sector, cele mai multe, de mici dimensiuni, nefiind în măsură să opereze pe piața internațională.

4.11 Chiar dacă această problemă nu este de competența exclusivă a Comunității, CESE este de acord cu Comisia care – preocupată, pe bună dreptate, să împiedice apariția barierelor în calea pieței unice și conștientă de implicațiile transfrontaliere ale dispozițiilor propunerii de regulament – consideră că obiectivele acesteia nu pot fi realizate doar de statele membre, fiind necesare măsuri obligatorii la scară europeană.

4.12 Desigur, CESE sprijină pe deplin propunerea ca statele membre să le revină sarcina stabilirii sancțiunilor aplicabile în situația încălcării prevederilor regulamentului în discuție, precum

și ca sancțiunile respective să fie efective, proporționate și disuasive.

4.13 CESE apreciază, de asemenea, instrumentul legislativ propus, regulamentul, care garantează termene și metode precise de aplicare în toate statele membre, aspect deosebit de relevant pentru reglementări cu pronunțat conținut tehnic. În plus, faptul de a fi optat pentru o abordare la mai multe niveluri (*split approach*) permite definirea normelor fundamentale ale acestui regulament adoptat prin codecizie, lăsând precizarea aspectelor de natură mai tehnică pe seama unui al doilea regulament, care să fie adoptat conform procedurii de comitologie.

## 5. Observații specifice

5.1 CESE susține orice inițiativă de simplificare normativă; cu toate acestea, după cum s-a mai precizat, Comitetul își exprimă puternice rezerve cu privire la modalitățile de realizare a ei. Astfel, CESE consideră că simplificarea ar trebui să fie reală, în sensul că prezentul regulament nu ar trebui să fie suma textelor precedente, evitându-se în orice caz poveri suplimentare pentru autoritățile de certificare.

5.2 CESE consideră mai ales că simplificarea procesului de omologare și a procedurilor, pe care Comisia își propune să o obțină prin introducerea criteriilor armonizate, trebuie realizată prin integrarea regulamentelor actuale și viitoare ale CEE-ONU enumerate în anexa IV a Directivei 2007/46/CE <sup>(8)</sup> susmenționate. Această integrare trebuie să fie progresivă [mai ales atunci când dispozițiile regulamentelor sunt mai stricte și când este necesar un anumit termen de execuție (*lead time*) <sup>(9)</sup> pentru adaptarea produselor] și să coincidă cu necesitatea adaptării acestor dispoziții la progresul tehnic.

5.2.1 Aceste linii de acțiune nu sunt luate în considerare la opțiunea (c) din evaluarea de impact a regulamentului, „înlocuirea tuturor directivelor existente cu regulamentul propus”, ci la opțiunea (b), care presupune „examinarea fiecărei directive ori de câte ori trebuie modificată, pentru a hotărî dacă trebuie înlocuită sau nu”. De asemenea, explicația dată pentru justificarea alegerii opțiunii (c) în evaluarea de impact nu pare suficient motivată („*reprezentă cel mai rapid mijloc de simplificare a regimului actual și este conformă cu recomandările CARS 21*”) și nu ia destul în considerare celelalte elemente fundamentale din CARS 21, precum durabilitatea, compatibilitatea cu CEE-ONU și necesitatea de a asigura un termen de execuție (*lead-time*) corespunzător constructorilor de autovehicule, destinatarii acestor norme.

5.2.2 Prin adoptarea variantei preconizate de opțiunea (c), aplicarea prezentului regulament s-ar dovedi eficace în măsura în care nu există un regulament echivalent al CEE-ONU sau atunci când acest regulament nu conține anumite norme de instalare necesare, așa cum se întâmplă, de exemplu, în cazul pneurilor.

<sup>(7)</sup> *Type approval requirements for the general safety of motor vehicles (IP/A/IMCO/ST/2008-18)*.

<sup>(8)</sup> Directiva 2007/46/CE – Anexa IV: Lista cerințelor pentru omologarea CE de tip a vehiculelor.

<sup>(9)</sup> Interval de timp necesar industriei pentru implementarea oricărei noi cerințe care presupune intervenții structurale asupra vehiculului.



5.3 Ca alternativă, CESE consideră că, pentru ca regulamentul să fie cu adevărat eficient, ar putea fi conceput un compromis care să determine o dată de intrare în vigoare, pentru a se evita astfel problemele puse în prezent de regulamentul propus, prin eliminarea riscului de adoptare a unor regulamente CEE-ONU care să fie în dezacord cu dispozițiile sau cu datele de aplicare ale directivelor ce vor fi abrogate.

5.4 Prin urmare, referitor la aspectele administrative, CESE consideră nimerit și propune, în lumina studiului privind directivele din anexa IV ca, indiferent de data de intrare în vigoare a regulamentului sau a uneia din părțile sale, regulamentul să asigure el însuși coerența cu datele de aplicare cuprinse în directivele care vor fi abrogate, ținând cont în același timp de dispozițiile tranzitorii prevăzute de regulamentele CEE-ONU, care le vor înlocui.

5.5 De asemenea, CESE consideră că „tehnologiile avansate de securitate” nu ar trebui integrate într-un regulament „orizontal”, ci ar trebui să facă obiectul unor propuneri individuale de regulamente noi ale CEE-ONU și/sau modificări ale regulamentelor în vigoare. În aceste două cazuri, propunerile ar trebui analizate și dezbătute în cadrul grupurilor tehnice ale CEE-ONU din Geneva (GRB, GRRF, GRSP<sup>(10)</sup>), acolo unde este posibil să fie evaluate corect din punct de vedere tehnic sistemele de securitate propuse. O procedură asemănătoare trebuie adoptată în cazurile semnalate de Comisie, în care CEE-ONU nu a prevăzut dispoziții precise în raport cu exigențele directivelor comunitare.

5.6 În ce privește sistemele avansate de securitate rutieră, CESE semnalează următoarele:

5.6.1 **Sistemele de control electronic al stabilității (ESC)** au făcut obiectul regulamentelor comisiei din Geneva și sunt complete pentru vehiculele din categoriile M2, N2, M3, N3<sup>(11)</sup>. CESE consideră că planificarea trebuie să rămână așa cum a fost stabilită în tabelul 12.4.1, în concordanță cu Regulamentul CEE-ONU nr. 13<sup>(12)</sup>, care prevede o introducere progresivă, între iulie 2009 și iulie 2016, în funcție de tipul de vehicul.

<sup>(10)</sup> Grupurile tehnice de lucru ale CEE-ONU de la Geneva sunt: Grupul de lucru în domeniul rulării și al sistemelor de frânare (*Working Party on Brakes and Running Gear – GRRF*), Grupul de lucru din domeniul poluării fonice (*Working Party on Noise – GRB*), Grupul de lucru pentru iluminat și semnalizare luminoasă (*Working Party on Lighting and Light-Signalling – GRE*), Grupul de lucru pentru dispoziții generale de securitate (*Working Party on General Safety Provisions – GRSG*), Grupul de lucru pentru poluare și energie (*Working Party on Pollution and Energy – GRPE*) și Grupul de lucru pentru securitatea pasivă (*Working Party on Passive Safety – GRSP*).

<sup>(11)</sup> Vehiculele din categoria N sunt vehicule cu cel puțin 4 roți, destinate transportului de marfă. Se împart în 3 clase, N1, N2 și N3, în funcție de masa maximă: N1 < 3 500 kg; N2 < 12 000 kg; N3 > 12 000 kg. Clasa N1 se împarte la rândul ei, în 3 subclase, NI, NII și NIIL, tot în funcție de masă. Vehiculele din categoria M sunt însă vehicule cu cel puțin 4 roți, destinate transportului de călători. Acestea se împart în 3 clase (M1, M2, M3) în funcție de numărul de locuri și de masa maximă: M1 < 9 locuri; M2 > 9 locuri și < 5 000 kg; M3 > 9 locuri și > 5 000 kg. Categoria O cuprinde vehiculele cu remorcă.

<sup>(12)</sup> Regulamentul CEE-ONU 13: *Sistemele de frânare ale autovehiculelor grele (Heavy vehicles braking)*.

5.6.2 **Sistemul avansat de frânare de urgență (Advanced Emergency Braking Systems – AEBS)**: industria poate concepe sisteme obligatorii doar dacă dispune de specificații tehnice definite clar care, conform informațiilor disponibile, nu există în cazul sistemelor AEBS. Pentru sistemele care nu sunt încă definite din punct de vedere tehnic, nu pot fi fixate termene de introducere înainte de o evaluare corespunzătoare a impactului, cu determinarea exactă a costurilor și beneficiilor.

5.6.2.1 Definiția dată dispozitivului avansat de frânare de urgență la articolul 3 din propunerea de regulament este foarte cuprinzătoare și poate include de aceea și sistemele care nu sunt încă destul de fiabile. Acestea pot constitui ele însele un risc pentru securitate, din cauza tehnologiilor care nu au fost încă verificate. De aceea este nevoie de perioade de studiu și de dezvoltare corespunzătoare și de un termen de execuție (*lead-time*) suficient de lung.

5.6.3 Domeniul de aplicare al dispozițiilor privind sistemele avansate de frânare de urgență (AEBS) se referă la M2, M3, N2 și N3. În multe cazuri, vehiculele utilitare ușoare din categoria N1 există și în versiuni care aparțin categoriilor superioare (N2, M2 și M3) și de aceea trebuie diversificată gama pentru modelele mai grele și cu un volum relativ scăzut. Apare drept oportună limitarea aplicării normelor AEBS la vehiculele utilitare grele sau cel puțin la vehiculele având o masă brută (PTT) de peste 7,5 tone și examinarea necesității de a excepta de la această obligație unele categorii specifice precum, de exemplu, autobuzele, mijloacele auto pentru colectarea deșeurilor și alte vehicule de utilitate publică a căror viteză de circulație este scăzută.

5.6.4 **Dispozitivul de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație (Lane Departure Warning – LDW)**: în opinia CESE, sunt valabile aceleași observații ca în cazul dispozitivelor AEBS:

- necesitatea definirii specificațiilor tehnice de către CEE-ONU de la Geneva;
- necesitatea diferențierii tehnice, în funcție de categoriile de vehicule;
- evaluarea raportului costuri/beneficii și exceptarea unor categorii specifice.

5.7 În concluzie, CESE consideră că este prematură introducerea dispozitivelor **AEBS** și **LDW**, folosite în prezent doar în cazul vehiculelor grele. Încă este nevoie de o perioadă de cercetare și de experimentare, pentru a se putea evalua avantajele efective ale acestor dispozitive. Acest lucru ar permite și apariția unor elemente valabile care să poată fi aplicate în viitor și la vehiculele ușoare.

5.8 **Sistemul de monitorizare a presiunii pneurilor (Tyre Pressure Monitoring Systems – TPMS)**: având în vedere că specificațiile tehnice ale acestor sisteme sunt în prezent examinate de către grupul informal GRRF<sup>(13)</sup>, CESE solicită Comisiei Europene să aștepte concluziile acestor lucrări (care ar trebui să țină cont, de asemenea, de dispozițiile deja existente în țările terțe), înainte de a

<sup>(13)</sup> GRRF: *Working party on Brakes and Running Gear*.

lua deciziile corespunzătoare. Pentru a nu spori și mai mult în viitor costurile autovehiculelor, ar fi preferabilă alegerea unei sensibilități de detecție care să permită și aplicarea sistemului „indirect”, date fiind diversele aspecte pozitive ale acestuia, în primul rând acela al funcționării și în situația înlocuirii pneurilor. Într-adevăr, sistemul „direct” presupune existența câte unui senzor în fiecare pneu, schimbarea acestora determinând și schimbarea senzorilor sau o operațiune de demontare/recuperare și remontare, costisitoare și dificilă din cauza riscului crescut de deteriorare a senzorilor, care nu sunt vizibili din exterior.

5.9 Referitor la dispozițiile tehnice privind pneurile, CESE observă următoarele:

- **Zgomotul:** nivelurile propuse în vederea reducerii zgomotului ar putea determina o diminuare a siguranței vehiculelor și a utilizatorilor acestora, în timp ce prin reducerea vitezei din zonele de trafic dens și/sau prin repararea covorului asfaltic s-ar putea determina o reducere a zgomotului de trei sau patru ori mai mare. În plus, pentru categoria C3, de exemplu, ar fi dificil să se obțină o reducere de 3 dB fără o reducere a nivelului de aderență a pneurilor. Categoria C3 corespunde pneurilor de tracțiune care trebuie să aibă o bandă de rulare „agresivă” pentru a putea permite o bună aderență pe suprafețele alunecoase;
- **Rezistența la rulare:** este necesară o revizuire a datelor de aplicare pentru categoriile C1 și C2, în timp ce pentru natura specifică a pneurilor de tipul C3 sunt necesare noi analize, la limită implementarea acestor dispoziții putând fi amânată până după realizarea unei noi evaluări de impact;
- **Aderența pe teren umed:** propunerea Comisiei de introducere a unor dispoziții obligatorii, pe baza regulamentului CEE-ONU n<sup>o</sup> 117 <sup>(14)</sup>, trebuie acceptată ca atare.

Bruxelles, 14 ianuarie 2009

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

5.10 CESE subliniază că propunerea de regulament preconizează schimbări o dată la doi ani, ceea ce nu corespunde cu termenul de execuție (*lead-time*) necesar producătorilor de pneuri. Acest lucru nu este în concordanță cu obiectivul unei mai bune legiferări. Prin urmare, CESE sprijină sugestia producătorilor de a se respecta calendarul propunerii și de a-l simplifica, creând două cicluri de aplicare (2012-2016 și 2016-2020) în loc de cinci, cum se intenționează în prezent. Astfel, vor putea fi gestionate în mod eficient procesele de omologare, logistica și eventualele stocuri.

5.11 Un alt aspect ce trebuie clarificat se referă la tratamentul la care vor fi supuse pneurile reșapate. Într-adevăr, definiția acestui tip de pneuri (Regulamentul CEE-ONU R109) trimite la locul de producție, nu la pneul în sine. Dificultatea definirii „tipului” de pneuri care să corespundă noilor cerințe este evidentă, dacă ne referim, de exemplu, la zgomot, într-o fabrică în care se reșapează felurite tipuri de pneuri. În opinia CESE, dată fiind punerea în aplicare extrem de dificilă și costurile enorme pe care ar trebui să le suporte întreprinderile, și în special IMM-urile, acest sector ar trebui să facă excepție de la regulament, sub rezerva respectării tuturor criteriilor de siguranță prevăzute.

5.12 În sfârșit, CESE solicită Comisiei să evalueze posibilitatea de a considera data de fabricare ca referință pentru aplicarea normelor privind pneurile, dat fiind că această dată poate fi identificată ușor de către vânzători, consumatori și autoritățile naționale, pentru că trebuie să fie menționată în mod obligatoriu pe toate pneurile de pe piața Uniunii Europene. Această dată, și nu cea de introducere pe piață sau de vânzare, trebuie să facă dovada respectării normelor în vigoare în domeniul pneurilor.

<sup>(14)</sup> Regulamentul CEE-ONU nr.117: Tyres with regard to rolling sound emissions.