ISSN 1977-0782

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 60

Ediția în limba română

Legislație

Anul 56

2 martie 2013

Cuprins

I *Acte legislative*

REGULAMENTE

★ **Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere** ([1]) .. 1

★ **Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri** ([1]) 52

II *Acte fără caracter legislativ*

DECIZII

2013/106/UE:

★ **Decizia Consiliului European din 11 mai 2012 privind examinarea de către o conferință a reprezentanților guvernelor statelor membre a propunerii de modificare a tratatelor prezentată de către guvernul irlandez sub forma unui protocol privind preocupările poporului irlandez referitoare la Tratatul de la Lisabona, care să fie anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, și de neconvocare a unei convenții** 129

Protocol privind preocupările poporului irlandez referitoare la Tratatul de la Lisabona 131

(continuare în pagina următoare)

([1]) Text cu relevanță pentru SEE

Preț: 7 EUR

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

Cuprins *(continuare)*

Rectificări

★ **Rectificare la Regulamentul (UE) nr. 650/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2012 privind competența, legea aplicabilă, recunoașterea și executarea hotărârilor judecătorești și acceptarea și executarea actelor autentice în materie de succesiuni și privind crearea unui certificat european de moștenitor** (JO L 201, 27.7.2012) 140

RO

I

(Acte legislative)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) NR. 167/2013 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 5 februarie 2013

privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere

(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 European [1],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară [2],

întrucât:

(1) În vederea promovării pieței interne, Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate [3], a instituit un sistem complex de omologare de tip la nivelul Uniunii pentru tractoare, remorcile și echipamentele tractabile interschimbabile ale acestora.

(2) În scopul dezvoltării și funcționării pieței interne a Uniunii este necesar să fie înlocuite sistemele de omologare ale statelor membre cu o procedură de omologare de tip la nivelul Uniunii bazată pe principiul unei totale armonizări, luând în considerare în același timp aspectele legate de beneficii și costuri, cu o atenție specială acordată întreprinderilor mici și mijlocii.

(3) Ca urmare a unei solicitări din partea Parlamentului European și în scopul simplificării și accelerării adoptării legislației privind omologarea de tip, o nouă abordare de reglementare a fost introdusă în legislația Uniunii pentru omologarea de tip a vehiculelor, conform căreia legislatorul, în procedura legislativă ordinară, se limitează la stabilirea regulilor și principiilor fundamentale și deleagă Comisiei competența de a adopta acte delegate privind prevederile 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, siguranța la locul de muncă și performanțele de mediu și să delege Comisiei competența de a adopta specificațiile tehnice prin intermediul actelor delegate.

(4) Cerințele din prezentul regulament sunt în conformitate cu principiile prevăzute în Comunicarea Comisiei din 5 iunie 2002 intitulată „Planul de acțiune «Simplificarea și ameliorarea mediului de reglementare»”.

(5) Este deosebit de important ca măsurile viitoare, propuse pe baza prezentului regulament, sau procedurile necesare pentru punerea în aplicare a acestuia să fie conforme cu aceste principii, care au fost reafirmate în raportul publicat de către Comisie în 2006, intitulat „CARS 21: Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI” (CARS 21). În special, în scopul unei mai bune reglementări și al simplificării, precum și pentru a evita nevoia de actualizare permanentă a legislației în vigoare a Uniunii privind specificațiile tehnice, prezentul regulament ar trebui să facă trimiteri la standardele și reglementările internaționale care se află la dispoziția publicului, fără a le reproduce în cadrul juridic al Uniunii.

[1] JO C 54, 19.2.2011, p. 42.
[2] Poziția Parlamentului European din 20 noiembrie 2012 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 28 ianuarie 2013.
[3] JO L 171, 9.7.2003, p. 1.

(6) Deoarece nici Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră [1], nici Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice [2], și nici prezentul regulament nu prevăd cerințe referitoare la proiectare și construcție pentru a garanta siguranța rutieră a utilajelor mobile nerutiere autopropulsate, destinate în special aplicațiilor agricole sau forestiere, Comisia ar trebui să evalueze necesitatea armonizării legislației statelor membre din domeniu și ar trebui să analizeze propunerea unei măsuri legislative pentru a asigura un grad ridicat de siguranță, luând în considerare legislația existentă a Uniunii.

(7) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere măsurilor de la nivel național sau de la nivelul Uniunii privitoare la utilizarea vehiculelor agricole și forestiere pe drumuri publice, cum sunt cerințele specifice pentru permisul de conducere, limitările vitezei maxime sau măsurile care reglementează accesul pe anumite drumuri.

(8) Directiva 2003/37/CE, într-o primă etapă, a limitat aplicarea obligatorie a procedurii de omologare CE de tip pentru întregul vehicul la vehicule din categoriile T1, T2 și T3 și nu a oferit toate cerințele necesare pentru aplicarea pe bază voluntară a omologării CE de tip pentru întregul vehicul la alte categorii. În vederea finalizării pieței interne și pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a acesteia, prezentul regulament ar trebui să permită constructorilor să aplice omologarea UE de tip pentru întregul vehicul la toate categoriile care intră sub incidența prezentului regulament pe bază voluntară, ceea ce le-ar permite să beneficieze de avantajele oferite de piața internă în contextul omologării UE de tip.

(9) Directiva 2003/37/CE a prevăzut omologarea CE de tip pentru întregul vehicul în cazul vehiculelor pentru toate tipurile de teren și al vehiculelor „side-by-side" utilizate ca tractoare. Prin urmare, respectivele tipuri de vehicule ar trebui să facă, de asemenea, obiectul prezentului regulament, cu condiția ca tipul de vehicul în cauză să intre într-o categorie de vehicule menționată în prezentul regulament și să respecte toate cerințele prezentului regulament.

(10) Obligațiile autorităților naționale menționate în cadrul dispozițiilor privind supravegherea pieței ale prezentului regulament sunt mai specifice decât dispozițiile corespunzătoare ale Regulamentului (CE) nr. 765/2008 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 produselor [3].

(11) Pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță în funcționare, de siguranță la locul de muncă și de protecție a mediului, ar trebui armonizate cerințele tehnice și normele de mediu aplicabile vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu privire la omologarea de tip.

(12) Este oportun să se stabilească principiul conform căruia vehiculele trebuie proiectate, construite și asamblate astfel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic. În acest scop, este nevoie ca fabricanții să se asigure că vehiculele respectă cerințele relevante stabilite în prezentul regulament. Aceste prevederi trebuie să includă, dar să nu fie limitate la acestea, cerințe cu privire la integritatea structurală a vehiculelor, sisteme care să ajute la controlul vehiculelor de către conducătorii auto, sisteme care să asigure conducătorilor auto vizibilitate și informații cu privire la starea vehiculelor și zona înconjurătoare, sisteme de iluminare a vehiculelor, sisteme de protecție a ocupanților vehiculelor, exteriorul vehiculelor și accesoriile acestora, masele și dimensiunile vehiculelor, precum și pneurile vehiculelor.

(13) Pentru a garanta că procedura de monitorizare a conformității producției, care reprezintă un element cheie al sistemului de omologare UE de tip, a fost corect pusă în aplicare și funcționează corespunzător, producătorii ar trebui să fie controlați periodic de o autoritate competentă sau de un serviciu tehnic calificat desemnat în acest scop.

(14) Într-un număr restrâns de cazuri, este oportun să se permită o omologare de tip pentru vehiculele produse în serii mici. Aceasta ar trebui totuși limitată la un număr restrâns de vehicule. În consecință, este necesară definirea precisă a conceptului de serie mică, prin raportare la numărul vehiculelor care urmează să fie fabricate.

(15) Obiectivul principal al legislației Uniunii privind omologarea vehiculelor este să garanteze faptul că vehiculele, componentele și unitățile tehnice separate noi introduse pe piață asigură un nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului. Acest obiectiv nu ar trebui să fie subminat prin montarea unor anumite piese sau echipamente după introducerea pe piață sau după intrarea în exploatare a vehiculelor. În consecință, se impune adoptarea unor măsuri adecvate care să garanteze

[1] JO L 59, 27.2.1998, p. 1.
[2] JO L 157, 9.6.2006, p. 24.
[3] JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

că acele piese sau echipamente care pot fi montate pe vehicule și care au capacitatea de a afecta în mod semnificativ funcționarea sistemelor cu un rol esențial în siguranță și protecția mediului fac obiectul unui control preliminar efectuat de către o autoritate de omologare, înainte de a fi introduse pe piață. Astfel de măsuri ar trebui să se concretizeze prin dispoziții tehnice privind cerințele care trebuie respectate de piesele sau echipamentele respective.

(16) Astfel de măsuri ar trebui aplicate numai unui număr limitat de piese și echipamente, a căror listă ar trebui stabilită de Comisie într-un act de punere în aplicare după consultarea părților interesate. Măsurile ar trebui să garanteze că piesele sau echipamentele în cauză nu afectează siguranța sau performanța de mediu a vehiculului, menținând în același timp, oriunde este posibil, concurența după introducerea pe piață.

(17) Uniunea este parte contractantă la Acordul 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 specificații („Acordul revizuit din 1958") ([1]). Pentru a simplifica legislația de omologare de tip în conformitate cu recomandările CARS 21, este indicat să se abroge toate directivele individuale fără a se reduce nivelul de protecție. Cerințele stabilite în respectivele directive ar trebui preluate în prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament și, după caz, înlocuite cu trimiteri la regulamentele corespondente ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) pentru care Uniunea a votat în favoare sau la care Uniunea a aderat și care sunt anexate la Acordul revizuit din 1958. Pentru a reduce sarcina administrativă aferentă procesului de omologare de tip, ar trebui să se permită producătorilor de vehicule să solicite omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament, dacă este cazul, direct prin intermediul obținerii unei omologări în temeiul regulamentelor CEE-ONU aplicabile menționate în anexa I la prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

(18) În consecință, regulamentele CEE-ONU și modificările acestora în favoarea cărora Uniunea a votat, în temeiul Deciziei 97/836/CE, ar trebui încorporate în legislația privind omologarea UE de tip. Prin urmare, ar trebui delegată Comisiei competența de a adopta adaptările necesare ale anexei I la prezentul regulament sau ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

([1]) Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

(19) O altă posibilitate constă în a face trimitere, în actele delegate, la Coduri elaborate de Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE) sau la norme CEN/Cenelec sau ISO, aflate direct la dispoziția publicului și menționate în cadrul lor.

(20) Este important ca producătorii să furnizeze informații relevante proprietarilor de vehicule pentru a evita folosirea defectuoasă a dispozitivelor de siguranță.

(21) Pentru a permite fabricanților de componente sau de unități tehnice separate să solicite omologări UE de tip pentru componente sau unități tehnice separate sau pentru autorizații pentru piese sau echipamente, este important pentru acești fabricanți să aibă acces la anumite informații care sunt disponibile numai la producătorul vehiculului, cum sunt informațiile tehnice, inclusiv desenele, necesare pentru concepția articolelor pentru piața accesoriilor și a pieselor de schimb.

(22) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nediscriminatoriu la informațiile referitoare la repararea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de reparare a vehiculelor și a serviciilor de informare cu privire la întreținerea acestora. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este recomandabil să se stabilească specificații tehnice pe care paginile de internet ale producătorilor trebuie să le facă disponibile, precum și măsuri specifice prin care să se asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile.

(23) Producătorii de vehicule ar trebui, de asemenea, să aibă posibilitatea să-și îndeplinească obligațiile privind acordarea de acces la informațiile referitoare la reparații și la întreținere în ceea ce privește protocoalele de comunicare dintre tractoare și echipamentele remorcate sau montate, astfel cum sunt definite în ISO 11783, furnizând pe site-ul producătorului un link către un site creat în comun de câțiva producători sau un consorțiu de producători.

(24) Pentru a asigura condiții unitare de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să se confere Comisiei competențe de executare. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie ([2]).

([2]) JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

(25) În vederea completării prezentului regulament cu prevederi tehnice mai detaliate, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește siguranța în funcționare, cerințele referitoare la construcție, performanța de mediu și în materie de propulsie, accesul la informații cu privire la reparații și întreținere, precum și desemnarea serviciilor tehnice și autorizarea unor sarcini specifice pentru acestea. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

(26) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile pentru încălcările prezentului regulament și ale actelor delegate sau ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament și să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile respective ar trebui să fie eficiente, proporționale și disuasive.

(27) Deși nicio dispoziție a prezentului regulament nu împiedică statele membre să aplice în continuare sistemele lor de omologare individuală, Comisia ar trebui să raporteze Parlamentului European și Consiliului cu privire la funcționarea acestor sisteme naționale, pe baza informațiilor primite de la statele membre, pentru a reexamina oportunitatea prezentării unei propuneri legislative pentru armonizarea sistemului de omologare individuală la nivelul Uniunii.

(28) Ca urmare a aplicării noului sistem de reglementare pus în aplicare prin prezentul regulament, este necesară abrogarea următoarelor directive:

— Directiva 2003/37/CE;

— Directiva 74/347/CEE a Consiliului din 25 iunie 1974 de apropiere a legislațiilor statelor membre cu privire la câmpul vizual și la ștergătoarele de parbriz ale tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([1]);

— Directiva 76/432/CEE a Consiliului din 6 aprilie 1976 de apropiere a legislațiilor statelor membre cu privire la sistemul de frânare al tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([2]);

— Directiva 76/763/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 de apropiere a legislațiilor statelor membre cu privire la scaunele de însoțitor la tractoarele agricole sau forestiere pe roți ([3]);

— Directiva 77/537/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 de apropiere a legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de poluanți de la motoarele diesel cu care sunt echipate tractoarele agricole sau forestiere pe roți ([4]);

— Directiva 78/764/CEE a Consiliului din 25 iulie 1978 de apropiere a legislațiilor statelor membre cu privire la scaunul pentru conducătorul de tractoare agricole sau forestiere pe roți ([5]);

— Directiva 80/720/CEE a Consiliului din 24 iunie 1980 de apropiere a legislațiilor statelor membre cu privire la spațiul de manevră, la mijloacele de acces la postul de conducere, precum și la ușile și ferestrele tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([6]);

— Directiva 86/297/CEE a Consiliului din 26 mai 1986 de apropiere a legislațiilor statelor membre cu privire la prizele de putere ale tractoarelor agricole și ale tractoarelor forestiere pe roți și la protecția acestora ([7]);

— Directiva 86/298/CEE a Consiliului din 26 mai 1986 privind dispozitivele de protecție în caz de răsturnare, montate în partea din spate a tractoarelor agricole și forestiere pe roți, cu ecartament îngust ([8]);

— Directiva 86/415/CEE a Consiliului din 24 iulie 1986 cu privire la instalarea, amplasarea, funcționarea și identificarea comenzilor tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([9]);

— Directiva 87/402/CEE a Consiliului din 25 iunie 1987 privind dispozitivele de protecție în caz de răsturnare, montate în partea din față a tractoarelor agricole și forestiere pe roți, cu ecartament îngust ([10]);

— Directiva 2000/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 mai 2000 privind măsurile care trebuie luate împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele pentru tractoare agricole și forestiere ([11]);

— Directiva 2009/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind dispozitivele de protecție în caz de răsturnare a tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([12]);

([1]) JO L 191, 15.7.1974, p. 5.
([2]) JO L 122, 8.5.1976, p. 1.
([3]) JO L 262, 27.9.1976, p. 135.
([4]) JO L 220, 29.8.1977, p. 38.
([5]) JO L 255, 18.9.1978, p. 1.
([6]) JO L 194, 28.7.1980, p. 1.
([7]) JO L 186, 8.7.1986, p. 19.
([8]) JO L 186, 8.7.1986, p. 26.
([9]) JO L 240, 26.8.1986, p. 1.
([10]) JO L 220, 8.8.1987, p. 1.
([11]) JO L 173, 12.7.2000, p. 1.
([12]) JO L 261, 3.10.2009, p. 1.

— Directiva 2009/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind dispozitivele de remorcare și de mers înapoi ale tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([1]);

— Directiva 2009/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind oglinzile retrovizoare ale tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([2]);

— Directiva 2009/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 cu privire la viteza maximă prin construcție și la platformele de încărcare ale tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([3]);

— Directiva 2009/61/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 cu privire la instalarea de echipamente de iluminare și semnalizare luminoasă pe tractoarele agricole sau forestiere pe roți ([4]);

— Directiva 2009/63/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind unele componente și caracteristici ale tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([5]);

— Directiva 2009/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind suprimarea paraziților radio electrici produși de tractoarele agricole sau forestiere (compatibilitate electromagnetică) ([6]);

— Directiva 2009/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind mecanismul de direcție al tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([7]);

— Directiva 2009/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 cu privire la omologarea dispozitivelor de iluminare și de semnalizare luminoasă ale tractoarelor agricole sau forestiere pe roți ([8]);

— Directiva 2009/75/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind dispozitivele de protecție în caz de răsturnare a tractoarelor agricole sau forestiere pe roți (încercări statice) ([9]);

— Directiva 2009/76/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind nivelul sonor perceput de conducătorii de tractoare agricole sau forestiere pe roți ([10]);

— Directiva 2009/144/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind anumite componente și caracteristici ale tractoarelor agricole și forestiere pe roți ([11]).

(29) Este important pentru toate părțile interesate să stabilească un mod clar de a înțelege legătura dintre acest regulament și Directiva 2006/42/CE pentru a putea evita suprapunerile și a identifica fără echivoc cerințele pe care un anumit produs trebuie să le satisfacă.

(30) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume de a stabili norme armonizate privind cerințele administrative și tehnice de omologare de tip și privind supravegherea pieței vehiculelor agricole sau forestiere, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre singure și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect

(1) Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative pentru omologarea de tip a tuturor vehiculelor noi, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate menționate la articolul 2 alineatul (1).

Prezentul regulament nu se aplică omologării vehiculelor individuale. Cu toate acestea, statele membre care acordă asemenea omologări individuale acceptă orice omologare de tip a vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate acordate în temeiul prezentului regulament și nu în temeiul dispozițiilor naționale pertinente.

([1]) JO L 198, 30.7.2009, p. 4.
([2]) JO L 198, 30.7.2009, p. 9.
([3]) JO L 198, 30.7.2009, p. 15.
([4]) JO L 203, 5.8.2009, p. 19.
([5]) JO L 214, 19.8.2009, p. 23.
([6]) JO L 216, 20.8.2009, p. 1.
([7]) JO L 201, 1.8.2009, p. 11.
([8]) JO L 203, 5.8.2009, p. 52.
([9]) JO L 261, 3.10.2009, p. 40.
([10]) JO L 201, 1.8.2009, p. 18.
([11]) JO L 27, 30.1.2010, p. 33.

(2) Prezentul regulament stabilește cerințele pentru supravegherea pieței vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul omologării în conformitate cu prezentul regulament. Prezentul regulament stabilește de asemenea cerințele pentru supravegherea pieței pieselor și echipamentelor destinate acestor vehicule.

(3) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării legislației în materie de securitate rutieră.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor agricole și forestiere descrise la articolul 4, concepute și construite într-una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și pieselor și echipamentelor concepute și construite pentru astfel de vehicule.

Mai precis, prezentul regulament se aplică următoarelor vehicule:

(a) tractoare (categoriile T și C);

(b) remorci (categoria R); precum și

(c) echipamente remorcate interschimbabile (categoria S).

(2) Prezentul regulament nu se aplică echipamentelor interschimbabile care sunt ridicate complet de la sol sau care nu se pot articula în jurul unui ax vertical atunci când vehiculul la care sunt atașate se află în circulație pe un drum.

(3) Pentru următoarele tipuri de vehicule, producătorul poate să opteze pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament sau pentru respectarea normelor naționale relevante:

(a) remorci (categoria R) și echipamente remorcate interschimbabile (categoria S);

(b) tractoare cu șenile (categoria C);

(c) tractoare cu roți cu destinație specială (categoriile T4.1 și T4.2).

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament și al actelor enumerate în anexa I, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul acestora, se aplică următoarele definiții:

1. „omologare de tip” înseamnă 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. „omologare de tip pentru întregul vehicul” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul complet, incomplet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

3. „omologare de tip pentru un sistem” înseamnă 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;

4. „omologare de tip pentru o componentă” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul complet satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

5. „omologare de tip pentru o unitate tehnică separată” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o unitate tehnică separată satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule;

6. „omologare națională de tip” înseamnă o procedură de omologare de tip prevăzută de legislația internă a unui stat membru, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;

7. „omologare UE de tip” înseamnă 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;

8. „tractor” înseamnă orice vehicul agricol sau forestier cu motor, pe roți sau șenile, având cel puțin două axe și o viteză maximă prin construcție de cel puțin 6 km/h, a cărui principală funcție constă în puterea sa de tracțiune și care a fost proiectat în mod special pentru a tracta, împinge, transporta și acționa anumite echipamente interschimbabile destinate efectuării lucrărilor agricole sau forestiere sau pentru a tracta remorci agricole sau forestiere; tractorul poate fi adaptat pentru a transporta o încărcătură în cazul lucrărilor agricole sau forestiere și/sau poate fi echipat cu unul sau mai multe scaune pentru pasageri;

9. „remorcă” înseamnă orice vehicul agricol sau forestier destinat în principal să fie remorcat de un tractor și destinat în principal pentru transportul de încărcături sau pentru prelucrarea de materiale și al cărui raport între masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă și masa fără încărcătură este mai mare sau egală cu 3,0;

10. „echipament remorcat interschimbabil” înseamnă orice vehicul utilizat în agricultură sau lucrări forestiere construit pentru a fi remorcat de un tractor și care modifică funcția acestuia sau îi adaugă o nouă funcție, este permanent echipat cu utilaje sau este destinat prelucrării de materiale, poate fi dotat cu o platformă de încărcare proiectată și construită să preia orice unelte sau dispozitive necesare pentru executarea funcțiilor prevăzute și pentru a depozita temporar orice materiale produse sau necesare în timpul lucrului și al cărui raport între masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă și masa fără încărcătură este mai mică de 3,0;

11. „vehicul” înseamnă orice tractor, remorcă sau echipament remorcat interschimbabil, astfel cum sunt definite la punctele 8, 9 și 10;

12. „vehicul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape;

13. „vehicul incomplet” înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezentul regulament;

14. „vehicul completat” înseamnă orice vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;

15. „vehicul complet” înseamnă orice vehicul care nu trebuie să fie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;

16. „vehicul de sfârșit de serie” înseamnă orice vehicul care face parte dintr-un stoc și care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;

17. „sistem” înseamnă 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 adoptat în temeiul prezentului regulament;

18. „componentă” înseamnă un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse în prezentul regulament sau în orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament, care este destinat să constituie un element al unui vehicul și care poate fi omologat independent de vehicul în conformitate cu prezentul regulament și cu orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament, atunci când astfel de acte cuprind dispoziții specifice în acest sens;

19. „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse în prezentul regulament sau în orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament și care este destinat să facă parte dintr-un vehicul și care poate fi omologat independent, dar numai în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate, atunci când astfel de acte cuprind dispoziții specifice în acest sens;

20. „piese” înseamnă bunuri utilizate la asamblarea unui vehicul, precum și piese de schimb;

21. „echipament” înseamnă orice bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau instalate pe acesta;

22. „piese sau echipamente originale” înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării vehiculului în cauză; sunt incluse piesele sau echipamentele fabricate pe aceeași linie de producție ca piesele sau echipamentele destinate asamblării vehiculului; se prezumă, până la proba contrară, că piesele sau echipamentele sunt originale, dacă producătorul certifică faptul că respectivele piese sau echipamente 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;

23. „piese de schimb” înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un autovehicul pentru a înlocui piesele inițiale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri cum ar fi lubrifianții necesari la funcționarea autovehiculului, cu excepția combustibilului;

24. „siguranță în funcționare” înseamnă absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane sau a proprietății ca urmare a unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate mecanice, hidraulice, pneumatice, electrice sau electronice;

25. „producător” înseamnă orice persoană 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 de aspectele legate 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 proiectare și construcție a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată supuse procedurii de omologare;

26. „reprezentant al producătorului" înseamnă 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 sau a autorității de supraveghere a pieței și care acționează în numele producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;

27. „autoritate de omologare" înseamnă autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de un stat membru și notificată Comisiei de către statul membru, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea sau neacordarea 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 conformitate a producției;

28. „serviciu tehnic" înseamnă 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 în vederea efectuării evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare, care poate îndeplini ea însăși aceste funcții;

29. „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;

30. „metodă de încercare virtuală" înseamnă simulări pe computer, inclusiv calcule, pentru a demonstra dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește condițiile tehnice cuprinse într-un act delegat adoptat în temeiul articolului 27 alineatul (6), fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate.

31. „certificat de omologare de tip" înseamnă documentul prin care autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;

32. „certificat de omologare UE de tip" înseamnă 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 menționate în prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament;

33. „certificat de conformitate" însemnă un document emis de producător cu scopul de a atesta că vehiculul produs corespunde tipului omologat de vehicul;

34. „sistem de diagnosticare la bord" sau „sistem OBD" înseamnă un sistem capabil să identifice zona probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare înregistrate în memoria unui calculator;

35. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului" înseamnă toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de întreținere, inspecția, controlul periodic, repararea, reprogramarea sau reinițializarea parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează distribuitorilor și reparatorilor agreați, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale informațiilor menționate; informațiile respective includ toate informațiile necesare pentru montarea pieselor și echipamentelor pe vehicule;

36. „operator independent" înseamnă agenți economici, alții decât distribuitorii și reparatorii agreați, care sunt implicați, în mod direct sau indirect, în repararea sau întreținerea vehiculelor, în special reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, dispozitive sau piese de schimb, editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercare, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipamente pentru vehicule alimentate cu carburanți alternativi;

37. „vehicul nou" înseamnă un vehicul care nu a fost înmatriculat în prealabil sau pus în exploatare;

38. „înmatriculare" înseamnă autorizarea administrativă de punere în exploatare, inclusiv în traficul rutier a unui vehicul, implicând identificarea acestuia și emiterea unui număr de serie, numit număr de înmatriculare, cu titlu permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;

39. „introducere pe piață" înseamnă punerea la dispoziție pentru prima oară în Uniune a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

40. „punere în exploatare" înseamnă prima utilizare în Uniune, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

41. „importator" înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament dintr-o țară terță;

42. „distribuitor" înseamnă orice persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

43. „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;

44. „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile naționale și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate puse la dispoziție pe piață respectă cerințele stabilite în legislația relevantă a Uniunii de armonizare și nu periclitează sănătatea, siguranța sau orice alt aspect legat de protecția intereselor publice;

45. „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă o autoritate a unui stat membru responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul acestuia;

46. „autoritate națională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată în sau competentă pentru supravegherea pieței, controlul la frontieră sau înmatricularea în ceea ce privește vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele;

47. „punere la dispoziție pe piață” înseamnă furnizarea unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament pentru distribuire sau utilizare pe piață în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;

48. „tip de vehicul” înseamnă un grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni din aceeași categorie, care nu diferă cel puțin în privința următoarelor aspecte esențiale:

— categorie;

— producător;

— desemnarea tipului de către producător;

— caracteristici esențiale de construcție și proiectare;

— șasiu cu grindă centrală/șasiu cu lonjeroane/șasiu articulat (diferențe evidente și fundamentale);

— pentru categoria T: axe (număr) sau pentru categoria C: axe/șenile (număr);

— în cazul vehiculelor construite în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară;

49. „variantă” înseamnă vehicule de același tip care nu diferă cel puțin în privința următoarelor aspecte:

(a) în ceea ce privește tractoarele:

— concept structural al caroseriei sau tip de caroserie;

— stadiu de completare;

— motor (cu ardere internă/hibrid/electric/hibrid-electric);

— principiul de funcționare;

— numărul și dispunerea cilindrilor;

— diferențe de putere de maximum 30 % (puterea maximă fiind de cel mult 1,3 ori mai mare decât puterea minimă);

— diferență în privința capacității cilindrice de maximum 20 % (valoarea maximă fiind de cel mult 1,2 ori mai mare decât valoarea minimă);

— axe motoare (număr, poziție, interconectare);

— axe directoare (număr și poziție);

— masa maximă cu încărcătură diferind cu cel mult 10 %;

— transmisie (tip);

— dispozitiv de protecție în caz de răsturnare;

— axe cu frână (număr);

(b) remorci și echipamente remorcate interschimbabile:

— axe directoare (număr, poziție, interconectare);

— masa maximă cu încărcătură diferind cu cel mult 10 %;

— axe cu frână (număr);

50. „vehicul hibrid” înseamnă un vehicul motorizat dotat cu cel puțin două convertizoare de energie diferite și două sisteme de stocare a energiei diferite (amplasate pe vehicul) care asigură propulsia vehiculului;

51. „vehicul electric hibrid” înseamnă un vehicul care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preia energie din ambele surse de energie stocată cu care este prevăzut vehiculul, menționate în continuare:

(a) un carburant;

(b) o baterie, condensator, volant/generator sau alte dispozitive de stocare a energiei electrice.

Această definiție include și vehiculele care obțin energie de la un carburant doar în scopul reîncărcării dispozitivului de stocare a energiei electrice;

52. „vehicul pur electric” înseamnă un vehicul acționat de un sistem compus din unul sau mai multe dispozitive de stocare a energiei electrice, unul sau mai multe dispozitive pentru condiționarea energiei electrice și unul sau mai multe mașini electrice care transformă energia electrică stocată în energie mecanică transmisă roților pentru propulsarea vehiculului;

53. „versiune a unei variante" înseamnă vehicule care constau într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (10).

Trimiterile în prezentul regulament la cerințe, proceduri sau aranjamente prevăzute în prezentul regulament se interpretează ca trimiteri la astfel de cerințe, proceduri sau aranjamente așa cum sunt prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.

Articolul 4

Categorii de vehicule

În sensul prezentului regulament, se disting următoarele categorii de vehicule:

1. „categoria T" cuprinde tractoarele pe roți; fiecare categorie de tractoare pe roți descrisă la punctele 2-8 este completată la final de un indice „a" sau „b", conform vitezei sale constructive:

   (a) „a" pentru tractoarele pe roți cu o viteză maximă constructivă mai mică sau egală cu 40 km/h;

   (b) „b" pentru tractoarele pe roți cu o viteză maximă prin construcție de peste 40 km/h;

2. „categoria T1" cuprinde tractoare pe roți, având axa cea mai apropiată de conducătorul auto cu un ecartament minim de cel puțin 1 150 mm, cu o masă fără încărcătură, în ordine de mers, de peste 600 kg și cu o gardă la sol de cel mult 1 000 mm;

3. „categoria T2" cuprinde tractoare pe roți, având ecartamentul minim mai mic de 1 150 mm, cu o masă fără încărcătură, în ordine de mers, de peste 600 kg, cu o gardă la sol de cel mult 600 mm; în cazul în care înălțimea centrului de greutate al tractorului (măsurată față de sol) împărțită la media ecartamentului minim al fiecărei axe depășește 0,90, viteza maximă prin construcție trebuie să fie limitată la 30 km/h;

4. „categoria T3" cuprinde tractoare cu roți, cu o masă fără încărcătură, în ordine de mers, de cel mult 600 kg;

5. „categoria T4" cuprinde tractoare cu roți cu destinație specială;

6. „categoria T4.1" (tractoare cu garda la sol mare) cuprinde tractoare destinate lucrărilor agricole pe terenuri cu plante înalte, de exemplu vița de vie. Acestea au un șasiu ridicat sau o secțiune a șasiului ridicată, permițându-le să avanseze în paralel cu plantele cultivate, roțile din stânga și cele din dreapta aflându-se de o parte și de alta a unuia sau mai multor rânduri de plante cultivate. Aceste tractoare sunt proiectate pentru a transporta sau a folosi utilaje care pot fi montate în partea din față, între axe, în partea din spate sau pe o platformă. Atunci când tractorul se află în poziție de lucru, garda la sol, măsurată perpendicular pe rândurile de culturi, este mai mare de 1 000 mm. Atunci când înălțimea centrului de greutate al tractorului măsurată în raport cu solul, utilizând pneurile montate în mod normal, împărțită la media ecartamentului minim al tuturor axelor este mai mare de 0,90, viteza maximă prin construcție nu trebuie să depășească 30 km/h;

7. „categoria T4.2" (tractoare de lățime mare) cuprinde tractoare caracterizate prin dimensiuni de gabarit mari, fiind destinate, în principal, lucrărilor pe suprafețe mari de teren agricol;

8. „categoria T4.3" (tractoare cu garda la sol joasă) cuprinde tractoare cu patru roți motrice ale căror echipamente interschimbabile sunt destinate lucrărilor agricole sau forestiere și care sunt caracterizate printr-un șasiu portant, echipate cu una sau mai multe prize de putere, având o masă tehnic admisibilă de maximum 10 tone, la care raportul dintre această masă și masa maximă fără încărcătură, în ordine de mers, este de cel mult 2,5 și care au centrul de greutate măsurat în raport cu solul, utilizând pneurile montate în mod normal, de cel mult 850 mm;

9. „categoria C" cuprinde tractoare pe șenile care pot fi propulsate de șenile sau de o combinație de roți și șenile, având subcategoriile definite prin analogie cu categoria T;

10. „categoria R" cuprinde remorci; fiecare categorie de remorci descrisă la punctele 11-14 este completată la final de un indice „a" sau „b", conform vitezei sale constructive:

    (a) „a" pentru remorci cu o viteză maximă constructivă de cel mult 40 km/h;

    (b) „b" pentru remorci cu o viteză maximă constructivă de peste 40 km/h;

11. „categoria R1" cuprinde remorci a căror sumă a maselor tehnic admise per axă nu depășește 1 500 kg;

12. „categoria R2" cuprinde remorci a căror sumă a maselor tehnic admise per axă depășește 1 500 kg, dar nu este mai mare de 3 500 kg;

13. „categoria R3" cuprinde remorci a căror sumă a maselor tehnic admise per axă depășește 3 500 kg, dar nu este mai mare de 21 000 kg;

14. „categoria R4" cuprinde remorci a căror sumă a maselor tehnic admise per axă depășește 21 000 kg;

15. „categoria S" cuprinde echipamente remorcate interschimbabile.

    Fiecare categorie de echipament remorcat interschimbabil este completată la final de un indice „a" sau „b", conform vitezei sale constructive:

(a) „a” pentru echipament remorcat interschimbabil cu o viteză maximă constructivă de cel mult 40 km/h;

(b) „b” pentru echipament remorcat interschimbabil cu o viteză maximă constructivă de peste 40 km/h;

16. „categoria S1” cuprinde echipamente remorcate interschimbabile, a căror sumă a maselor tehnic admise pe axă nu depășește 3 500 kg;

17. „categoria S2” cuprinde echipamente remorcate interschimbabile, a căror sumă a maselor tehnic admise pe axă depășește 3 500 kg.

CAPITOLUL II

OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 5

Obligațiile statelor membre

(1) Statele membre instituie sau desemnează autoritățile de omologare competente în materie de omologare, precum și autoritățile de supraveghere a pieței competente în materie de supraveghere a pieței în conformitate cu prezentul regulament. Statele membre notifică Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților în cauză.

Notificarea cu privire la autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței cuprinde denumirile acestora, adresa, inclusiv adresa electronică și domeniul de competență ale autorităților respective. Comisia publică pe site-ul său o listă cuprinzând autoritățile de omologare, precum și detalii cu privire la acestea.

(2) Statele membre permit introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament.

(3) Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor 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 piață.

Articolul 6

Obligațiile 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

Măsuri de supraveghere a pieței

(1) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, autoritățile de supraveghere a pieței efectuează, la nivelul corespunzător, controale adecvate ale documentelor, ținând seama de principiile consacrate în materie de evaluare a riscurilor, de plângeri și de alte informații.

Autoritățile de supraveghere a pieței le pot solicita operatorilor economici să le pună la dispoziție anumite documente și informații considerate necesare în vederea desfășurării activității de supraveghere.

În cazul în care operatorii economici prezintă certificate de conformitate, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama în mod corespunzător de aceste certificate.

(2) În cazul pieselor și echipamentelor care nu fac obiectul alineatului (1) din prezentul articol, se aplică integral articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

Articolul 8

Obligațiile producătorilor

(1) La introducerea pe piață 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.

(2) 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 sistemelor modificate.

(3) 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, responsabili de asigurarea respectării cerințelor care se aplică în cazul categoriei de vehicule căreia îi aparține vehiculul modificat.

(4) În vederea 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 autorității de omologare.

(5) Producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu sarcini de supraveghere a pieței, care poate fi reprezentantul menționat la alineatul (4) sau un alt reprezentant.

(6) 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.

(7) În conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, producătorii garantează că se implementează proceduri care să asigure că producția de serie respectă tipul omologat. 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 conformitate cu capitolul VI.

(8) Pe lângă marcajul reglementar și mărcile de omologare de tip care, în conformitate cu articolul 34, trebuie inscripționate pe vehicule, componente sau unități tehnice separate, producătorii acestora indică numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa din Uniune la care pot fi contactați pe vehiculele, componentele sau unitățile lor tehnice separate puse la dispoziție pe piață sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.

(9) 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 9

Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav

(1) Producătorii care sunt de părere sau au motive să presupună că introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate 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 (a o) retrage sau rechema, după caz.

Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.

(2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc deosebit, producătorii informează imediat în legătură cu aceasta autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul a fost introdus pe piață sau pus în exploatare, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.

(3) Producătorii păstrează dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (10) și, de asemenea, producătorul vehiculului păstrează o copie a certificatelor de conformitate menționate la articolul 33 pentru a le pune la dispoziția autorităților de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani de la introducerea pe piață în cazul unui sistem sau al unei componente sau unități tehnice separate.

(4) La cererea justificată a unei autorități naționale, producătorii îi furnizează autorității respective, prin intermediul autorității de omologare, o copie a certificatului de omologare UE de tip sau autorizația menționată la articolul 46 alineatele (1) și (2) pentru a demonstra conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate într-o limbă care poate fi înțeleasă cu ușurință de autoritatea respectivă. În conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, producătorii cooperează cu autoritatea națională cu privire la orice măsură întreprinsă pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care au fost introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.

Articolul 10

Obligațiile reprezentanților producătorului cu privire la supravegherea pieței

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

(a) au acces la dosarul de omologare menționat la articolul 22 și la certificatele de conformitate menționate la articolul 33 pentru a le putea pune la dispoziția autorităților de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani de la introducerea pe piață în cazul unui sistem sau al unei componente sau unități tehnice separate;

(b) la cererea justificată din partea unei autorități de omologare, pune la dispoziția acesteia toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate;

(c) cooperează cu autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul care face obiectul mandatului său.

Articolul 11

Obligațiile importatorilor

(1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care fie au primit omologarea UE de tip, fie îndeplinesc cerințele legate de omologarea națională, sau piese și echipamente care fac exclusiv obiectul cerințelor Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

(2) Înainte de introducerea pe piață a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii se asigură că dispun de un dosar de omologare ce respectă articolul 24 alineatul (10) și că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară și respectă cerințele articolului 8 alineatul (8). În cazul unui vehicul, importatorul verifică faptul că vehiculul este însoțit de certificatul de conformitate corespunzător.

(3) În cazul în care importatorii sunt de părere sau au motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament nu respectă cerințele din prezentul regulament și, în special, că nu corespunde omologării de tip, aceștia nu introduc pe piață, nu permit punerea în exploatare sau înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate 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, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, acesta informează producătorul și autoritățile de supraveghere a pieței. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii informează în această privință și autoritatea de omologare care a acordat omologarea.

(4) Importatorii indică numele lor, denumirea sau marca înregistrată a acestora, precum și adresa la care pot fi contactați, pe vehicul, pe sistem, pe componentă, pe unitatea tehnică separată, pe piesă sau pe echipament sau, dacă acest lucru nu este posibil, indică aceste informații pe ambalaj sau într-un document care însoțește vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul.

(5) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit (însoțită) de instrucțiuni și informații, în conformitate cu articolul 51, în limba sau limbile oficiale ale statelor membre 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 deosebite prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament, importatorii, pentru protecția sănătății și a siguranței consumatorilor, investighează și, dacă este necesar, mențin un registru de reclamații și de rechemări ale unor vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente, informând distribuitorii în legătură cu această monitorizare.

Articolul 12

Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav

(1) Importatorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care au introdus-o pe piață 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, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, importatorii informează imediat producătorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care le-au introdus pe piață. Importatorul îi informează de asemenea cu privire la orice acțiune întreprinsă furnizând detalii, în special cu privire la riscul grav și la măsurile corective întreprinse de producător.

(3) Importatorii păstrează o copie a certificatului de conformitate și o pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a vehiculului și de cinci ani de la introducerea pe piață în cazul unui sistem sau al unei componente sau unități tehnice separate și se asigură că dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (10) poate fi pus 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, sistemului, componentei sau unității tehnice separate într-o limbă care poate fi ușor înțeleasă de către autoritatea în cauză. Importatorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care l-au introdus pe piață.

Articolul 13

Obligațiile distribuitorilor

(1) La introducerea pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, distribuitorii acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.

(2) Înainte de punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii verifică dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă placa reglementară sau marca de omologare de tip necesară, dacă sunt însoțite de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată urmează să fie introdusă pe piață și dacă importatorul și producătorul au respectat cerințele specificate la articolul 11 alineatele (2) și (4) și la articolul 34 alineatele (1) și (2).

(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 14

Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav

(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 pună la dispoziție pe piață, să pună în exploatare sau să înmatriculeze vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată 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 au introdus-o pe piață sau înmatriculat ori pentru a cărei punere în exploatare sunt răspunzători nu este în conformitate cu prezentul regulament informează producătorul sau reprezentantul producătorului pentru a se asigura că sunt întreprinse măsurile corective necesare, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) sau cu articolul 12 alineatul (1), pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a le retrage sau rechema, dacă este cazul.

(3) Atunci când un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, distribuitorii informează neîntârziat producătorul, importatorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței ale statelor membre în care au fost puse la dispoziție pe piață. Distribuitorul îi informează de asemenea în legătură cu orice măsură adoptată, furnizând detalii în special cu privire la riscul grav și la orice măsură corectivă adoptată de către producător.

(4) La cererea justificată a unei autorități naționale, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 9 alineatul (4) sau că importatorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 12 alineatul (3). Distribuitorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piață.

Articolul 15

Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică 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 8-10 atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață, 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 în așa fel încât conformitatea cu cerințele aplicabile riscă să fie afectată.

Articolul 16

Identificarea operatorilor economici

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

(a) oricărui operator economic care le-a furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

(b) oricărui operator economic căruia i-au furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament.

CAPITOLUL III

CERINȚE DE FOND

Articolul 17

Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor

(1) Producătorii asigură proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor astfel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor persoane din preajma vehiculului.

(2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezentul regulament, inclusiv cerințele referitoare la:

(a) integritatea structurii vehiculului;

(b) sistemele de asistență la conducere a conducătorului vehiculului, în special cele de direcție și de frânare, cuprinzând și sistemele de frânare avansate, precum și sistemele de control electronic al stabilității;

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

(d) sisteme de iluminare a vehiculului;

(e) sistemele de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajările interioare, tetierele, centurile de siguranță, portierele;

(f) exteriorul vehiculului și accesoriile;

(g) compatibilitatea electromagnetică;

(h) dispozitive de avertizare sonoră;

(i) sisteme de încălzire;

(j) dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate;

(k) sisteme de identificare a vehiculului;

(l) mase și dimensiuni;

(m) siguranța din punct de vedere electric, inclusiv electricitatea statică;

(n) dispozitivele de protecție spate;

(o) protecția laterală;

(p) platformele de încărcare;

(q) dispozitive de remorcare;

(r) pneuri;

(s) dispozitivele antiîmproșcare;

(t) mers înapoi;

(u) șenile;

(v) cuplajele mecanice, inclusiv protecția împotriva greșelilor de montare.

(3) Componentele vehiculelor, ale căror pericole de natură electrică fac obiectul actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, nu fac obiectul Directivei 2006/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la echipamentele electrice destinate utilizării în cadrul unor anumite limite de tensiune [1].

(4) Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, dacă sunt aplicabile în conformitate cu anexa I.

(5) Pentru a asigura atingerea unui nivel ridicat de siguranță în funcționare, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 71, referitoare la cerințele tehnice detaliate pentru elementele vizate la alineatul (2) al prezentului articol, inclusiv proceduri de încercare și valori limită, după caz. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

Aceste cerințe detaliate trebuie să crească sau cel puțin să mențină nivelul de siguranță în funcționare prevăzut de directivele menționate la articolul 76 alineatul (1) și la articolul 77 și să asigure următoarele:

(a) vehiculele cu o viteză maximă constructivă de peste 40 km/h respectă un nivel echivalent de siguranță în funcționare în ceea ce privește performanța de frânare și, după caz, a sistemelor de frânare cu antiblocare cu cel al autovehiculelor și al remorcilor acestora;

(b) presiunea de contact maximă exercitată pe suprafața de rulare dură de cauciucuri sau șenile nu depășește 0,8 MPa.

Articolul 18

Cerințe pentru siguranța la locul de muncă

(1) Producătorii asigură proiectarea, construcția și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a persoanelor care lucrează pe vehicul sau cu vehiculul.

(2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezentul regulament, inclusiv cerințele referitoare la:

(a) structurile de protecție contra răsturnării („ROPS” – *Roll-Over Protection Systems*);

(b) structurile de protecție împotriva căderii de obiecte („FOPS” – *Falling Objects Protective Structures*);

(c) scaunele pentru pasageri;

(d) nivelul zgomotului la care este expus conducătorul auto;

(e) scaunul conducătorului;

(f) spațiul de operare și accesul la postul de conducere, inclusiv protecția împotriva riscului de alunecare, împiedicare sau cădere;

(g) prizele de putere;

(h) protecția elementelor de acționare;

(i) punctele de fixare a centurilor de siguranță;

(j) centurile de siguranță;

(k) protecția conducătorului împotriva obiectelor penetrante („OPS” – *Operator Protection Structures*);

(l) protecția conducătorului împotriva substanțelor periculoase;

(m) protecția față de expunerea la piese sau materiale la temperaturi extreme;

[1] JO L 374, 27.12.2006, p. 10.

(n) manualul de utilizare;

(o) sistemele de control, inclusiv siguranța și fiabilitatea sistemelor de control, dispozitivele de oprire de urgență și cele automate;

(p) protecția împotriva riscurilor mecanice, altele decât cele menționate la literele (a), (b), (g) și (k), inclusiv protecția împotriva suprafețelor rugoase, a marginilor și a unghiurilor ascuțite, a spargerii conductelor care transportă lichide, precum și a deplasării necontrolate a vehiculului;

(q) exploatare și întreținere, inclusiv curățarea în siguranță a vehiculelor;

(r) apărătoarele și dispozitivele de protecție;

(s) informații, avertizări și marcaje;

(t) materiale și produse;

(u) baterii.

(3) Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, dacă sunt aplicabile în conformitate cu anexa I.

(4) Pentru a asigura obținerea unui nivel ridicat de siguranță la locul de muncă, în conformitate cu articolul 71, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate referitoare la cerințele tehnice detaliate pentru elementele vizate la alineatul (2) al prezentului articol, inclusiv proceduri de încercare și, după caz, valori limită. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

Aceste cerințe detaliate trebuie să crească sau cel puțin să mențină nivelul de siguranță la locul de muncă prevăzut de directivele menționate la articolul 76 alineatul (1) și la articolul 77, ținând seama de ergonomie (inclusiv protecția împotriva utilizării defectuoase care poate fi prevăzută, funcționalitatea sistemelor de control, accesibilitatea comenzilor pentru evitarea activării neintenționate a acestora, adaptarea interfeței de comunicare dintre operator și vehicul la caracteristicile previzibile ale șoferului, vibrații și intervenția operatorului), de stabilitate și de protecția împotriva incendiilor.

Articolul 19

Cerințe pentru performanța de mediu

(1) Producătorii se asigură că vehiculele sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât impactul asupra mediului să fie minim.

(2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezentul regulament, inclusiv cerințele referitoare la:

(a) emisiile poluante;

(b) nivelul sonor extern.

(3) Se aplică valorile limită specifice, cerințele și procedurile de încercare pentru emisii poluante specificate în Directiva 97/68/CE pentru echipamente mobile.

(4) Valorile limită pentru nivelurile sonore externe specifice nu depășesc următoarele niveluri:

(a) 89 dB(A) pentru tractoare având masa fără încărcătură, în ordine de mers de peste 1 500 kg;

(b) 85 dB(A) pentru tractoare având masa fără încărcătură, în ordine de mers de cel mult 1 500 kg.

Nivelurile respective se măsoară în conformitate cu procedurile de încercare prevăzute în actele delegate menționate la alineatul (6).

(5) Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, dacă sunt aplicabile în conformitate cu anexa I.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 în ceea ce privește cerințele tehnice detaliate privind nivelurile sonore externe, inclusiv procedurile de încercare, precum și privind instalarea pe un vehicul de motoare care au fost omologate în legătură cu emisiile poluante și dispozițiile conexe privind flexibilitatea în vederea obținerii unui nivel ridicat de performanțe de mediu. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

Aceste cerințe tehnice specifice trebuie să fie de natură să mărească sau cel puțin să mențină nivelul performanței de mediu prevăzute de directivele menționate la articolul 76 alineatul (1) și, după caz, la articolul 77.

CAPITOLUL IV

PROCEDURI DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 20

Proceduri pentru omologarea UE de tip

(1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri:

(a) omologarea de tip în etape succesive;

(b) omologarea de tip într-o singură etapă;

(c) omologarea de tip mixtă.

În plus, producătorul poate alege omologarea de tip multietapă.

Pentru omologarea de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate, singura procedură aplicabilă este omologarea de tip într-o singură etapă.

(2) Omologarea de tip în etape succesive constă în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare UE de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac parte din vehicul și care duce, în ultima etapă, la omologarea de tip a întregului vehiculul.

(3) Omologarea de tip într-o singură etapă constă în omologarea unui vehicul ca întreg, într-o singură operație.

(4) Omologarea de tip mixtă înseamnă o procedură de omologare de tip în etape succesive în cazul căreia se realizează una sau mai multe omologări de sisteme în ultimul stadiu al omologării întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea unor certificate de omologare UE de tip pentru sistemele respective.

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

Omologarea de tip multietapă se acordă pentru un tip de vehicul incomplet sau completat care respectă datele din dosarul informativ prevăzut la articolul 22 și cerințele tehnice stabilite în actele aplicabile enumerate în anexa I, ținând seama de stadiul de completare al vehiculului.

(6) Omologarea de tip pentru stadiul final se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat că vehiculul omologat în stadiul final satisface, la momentul respectiv, toate cerințele tehnice aplicabile. Aceasta cuprinde o verificare a documentelor pentru toate cerințele prevăzute în omologarea de tip pentru un vehicul incomplet acordată în cadrul unei proceduri multietapă, chiar dacă este acordată pentru o categorie sau o subcategorie diferită de vehicul.

(7) Alegerea procedurii de omologare nu aduce atingere cerințelor de fond aplicabile pe care vehiculul de omologat trebuie să le satisfacă la momentul eliberării omologării de tip pentru întregul vehicul.

(8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate referitoare la reglementări detaliate privind procedurile de omologare de tip, în conformitate cu articolul 71. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

Articolul 21

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 22

Dosarul informativ

(1) Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar informativ.

(2) Dosarul informativ cuprinde următoarele elemente:

(a) un document informativ;

(b) toate datele, desenele, fotografiile și alte informații;

(c) pentru vehicule, indicarea procedurii/procedurilor alese în conformitate cu articolul 20 alineatul (1);

(d) orice informație suplimentară cerută de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare.

(3) Dosarul informativ poate fi furnizat pe suport de hârtie sau într-un format electronic care este acceptat de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare.

(4) Comisia stabilește modele pentru documentul informativ și dosarul informativ prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

Articolul 23

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

(1) Cererea de omologare de tip în etape succesive este însoțită de un dosar informativ în conformitate cu articolul 22, precum și de setul complet de certificate de omologare de tip necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile enumerate în anexa I.

În cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în temeiul actelor aplicabile prezentate în anexa I, autoritatea de omologare trebuie să aibă acces la dosarul informativ corespunzător până în momentul acordării sau refuzului omologării.

(2) O cerere de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de un dosar informativ astfel cum este prevăzut la articolul 22 conținând informațiile pertinente în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament în legătură cu actele aplicabile respective.

(3) În cazul unei proceduri de omologare de tip mixte, dosarul informativ trebuie însoțit de unul sau mai multe certificate de omologare necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile menționate în anexa I și trebuie să cuprindă, dacă nu este prezentat niciun certificat de omologare, informațiile relevante în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în legătură cu actele aplicabile respective.

(4) Fără a aduce atingere alineatelor (1), (2) și (3), pentru omologarea de tip multietapă se furnizează următoarele informații:

(a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și certificatele de omologare UE de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare al vehiculului de bază;

(b) în cea de-a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ și certificatele 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 emis în stadiul de fabricație anterior, precum și informații complete privind orice modificare sau completare pe care producătorul o aduce vehiculului.

Informațiile specificate în prezentul alineat primul paragraf literele (a) și (b) pot fi furnizate în conformitate cu alineatul (3).

(5) Printr-o cerere argumentată, autoritatea de omologare poate să solicite producătorului să furnizeze orice informație suplimentară necesară 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 24

Dispoziții generale

(1) Autoritățile de omologare acordă omologarea UE de tip numai după ce au verificat măsurile privind conformitatea producției menționate la articolul 28 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 prezentul capitol.

(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 grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice sau prezintă un risc grav pentru siguranța la locul de muncă. 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 numerotează în conformitate cu sistemul armonizat prevăzut de către Comisie prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(5) În termen de o lună de la eliberarea certificatului de omologare UE de tip, 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 printr-un sistem comun și sigur de schimb de informații electronice. Copia poate fi și sub forma unui fișier electronic securizat.

(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 solicitat, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia poate fi și sub forma unui fișier electronic securizat.

(9) La solicitarea Comisiei, autoritatea de omologare transmite și acesteia informațiile menționate la alineatele (5)-(8).

(10) Autoritatea de omologare pregătește dosarul de omologare constând în dosarul informativ însoțit de rapoarte de încercare și de orice alte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării funcțiilor care le revin. Dosarul de omologare include un opis în care este precizat conținutul acestuia, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să poată fi identificate precis toate paginile și formatul fiecărui document pentru a prezenta o evidență a etapelor succesive din gestionarea omologării UE de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor. Autoritatea de omologare păstrează informațiile cuprinse în dosarul de omologare disponibile timp de 10 ani de la încetarea valabilității omologării în cauză.

Articolul 25

Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip

(1) Certificatul de omologare UE de tip conține, în anexă, următoarele:

(a) dosarul de omologare menționat la articolul 24 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;

(d) în cazul omologării UE de tip a întregului vehicul, un specimen completat al certificatului de conformitate.

(2) Certificatul de omologare UE de tip se eliberează pe baza unui model stabilit de Comisie prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(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;

(b) redactează opisul dosarului de omologare;

(c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoțit de anexele sale.

Comisia stabilește modelul pentru fișa rezultatelor încercărilor menționată la litera (a) prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(4) Dacă pentru o anumită omologare UE de tip au fost impuse, în conformitate cu articolul 35, restricții de valabilitate sau s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale prezentului regulament sau ale actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, certificatul de omologare UE de tip menționează restricțiile sau derogările respective.

(5) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu referințele pentru rapoartele de încercare, instituite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 alineatul (1), pentru care nu există niciun certificat de omologare UE de tip.

(6) În cazul în care producătorul optează pentru o procedură de omologare de tip într-o singură fază, autoritatea de omologare întocmește o listă a cerințelor sau actelor aplicabile și adaugă această listă la certificatul de omologare UE de tip. Comisia adoptă modelul pentru această listă prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

Articolul 26

Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate

(1) Omologarea UE de tip se acordă pentru un sistem care este în conformitate cu informațiile din dosarul de omologare și care satisface cerințele tehnice prevăzute în actele aplicabile menționate în anexa I.

(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 informativ și dacă aceasta satisface cerințele tehnice prevăzute în actele aplicabile menționate în anexa I.

(3) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate pentru reparații, service sau întreținere, 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 menționate în anexa I.

(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 27

Încercările necesare pentru omologarea UE de tip

(1) Respectarea cerințelor tehnice prevăzute în prezentul regulament și în actele menționate în anexa I se demonstrează prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate.

Procedurile de încercare menționate la primul paragraf, precum și echipamentele și instrumentele specifice necesare pentru efectuarea acestor încercări sunt stabilite în actele aplicabile enumerate în anexa I.

Formatul raportului de încercare respectă cerințele generale stabilite de Comisie prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele astfel de acte de punere în aplicare se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(2) Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare în temeiul actelor aplicabile menționate în anexa I 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) Sub rezerva acordului autorității de omologare, ca alternativă la procedurile de încercare menționate la alineatul (1) pot fi utilizate, la cererea producătorului, metode de încercare virtuale cu privire la cerințele stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).

(5) Metodele de încercare virtuale respectă condițiile stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).

(6) Pentru a garanta că rezultatele obținute prin încercări virtuale sunt la fel de semnificative ca rezultatele obținute prin încercări fizice, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 în ceea ce privește cerințele care pot face obiectul încercărilor virtuale, precum și condițiile în care aceste încercări virtuale urmează să fie efectuate. La adoptarea respectivelor acte delegate, Comisia ia drept bază cerințele și procedurile prevăzute în anexa XVI la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) [1], după caz.

Articolul 28

Măsurile privind conformitatea producției

(1) O autoritate de omologare care acordă o omologare UE de tip ia toate măsurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate în producție cu tipul omologat.

(2) O autoritate de omologare care acordă o omologare de tip pentru întregul vehicul ia măsurile necesare pentru a verifica dacă certificatele de conformitate eliberate de producător sunt în conformitate cu articolul 33. În acest scop, autoritatea de omologare verifică dacă un număr suficient de eșantioane de certificate de conformitate sunt în conformitate cu articolul 33 și dacă producătorul a luat măsurile necesare pentru a garanta că datele din certificatele de conformitate sunt corecte.

(3) O autoritate 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 celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatele (1) și (2) continuă să fie adecvate astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate aflate în producție să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar certificatele de conformitate să continue să fie conforme cu articolul 33.

[1] JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

(4) 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 verificare și încercare impusă de omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție.

(5) În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip constată că măsurile menționate la alineatele (1) și (2) 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.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 cu privire la reglementări detaliate referitoare la conformitatea producției. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

CAPITOLUL VI

MODIFICAREA OMOLOGĂRILOR UE DE TIP

Articolul 29

Dispoziții generale

(1) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare.

Respectiva autoritate de omologare decide care dintre procedurile prevăzute la articolul 30 trebuie urmată.

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 30 se aplică numai dacă, pe baza acestor inspecții sau teste, autoritatea de omologare ajunge la concluzia că cerințele pentru omologarea UE de tip continuă să fie respectate.

Articolul 30

Revizuiri și extinderi ale omologărilor UE de tip

(1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor, modificarea este considerată „revizuire".

În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite paginile revizuite în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, cerința menționată se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată, a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificărilor respective.

(2) Modificarea este considerată „extindere" atunci când datele din dosarul de omologare au fost modificate și când survine una dintre situațiile de mai jos:

(a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;

(b) una dintre informațiile din certificatul de omologare UE de tip, cu excepția anexelor, s-a modificat;

(c) noi cerințe pe baza oricărui act menționat în anexa I devin aplicabile 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 actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește în concordanță cu numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv 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, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

(4) Nu este necesară nicio modificare a omologării de tip a unui vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alineatul (2) litera (c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.

Articolul 31

Emiterea și notificarea modificărilor

(1) În cazul unei extinderi, toate secțiunile relevante din certificatul de omologare UE de tip, anexele sale, precum și opisul dosarului de omologare se actualizează. Certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului fără întârziere.

(2) În cazul unei revizuiri, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului 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 24.

CAPITOLUL VII

VALABILITATEA OMOLOGĂRII UE DE TIP

Articolul 32

Încetarea valabilității

(1) Omologarea UE de tip se eliberează pe durată nelimitată.

(2) Omologarea UE de tip pentru un vehicul devine nevalabilă în oricare dintre cazurile următoare:

(a) noi cerințe aplicabile vehiculului omologat devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, 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 în conformitate cu articolul 35 alineatul (6);

(d) omologarea a fost retrasă în conformitate cu articolul 28 alineatul (5), articolul 44 alineatul (1) sau articolul 47 alineatul (4).

(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.

În termen de o lună de 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.

(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 33

Certificat de conformitate

(1) În calitate de deținător al unei omologări de tip pentru un vehicul, 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.

În decursul unei perioade de 10 ani de la data producției vehiculului, producătorul vehiculului eliberează, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate contra unei plăți care nu depășește costurile de eliberare. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

(2) Producătorul utilizează modelul de certificat de conformitate adoptat de Comisie prin actele de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Certificatul de conformitate se întocmește astfel încât să excludă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, actul de punere în aplicare prevede faptul că hârtia folosită pentru certificat este protejată prin câteva elemente de siguranță. Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(3) Certificatul de conformitate se redactează cel puțin într-una dintre limbile oficiale ale Uniunii. Orice stat membru poate solicita traducerea în limba sau limbile sale oficiale a certificatului de conformitate.

(4) Persoana (persoanele) autorizată (autorizate) să semneze certificatele de conformitate activează în cadrul organizației producătorului și este (sunt) autorizată (autorizate) de către conducere să angajeze întreaga responsabilitate juridică a producătorului în ceea ce privește proiectarea și construcția sau conformitatea producției vehiculului.

(5) Certificatul de conformitate trebuie să fie completat integral și să nu conțină restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de prezentul regulament sau de oricare dintre actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

(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) Certificatul de conformitate trebuie să conțină, pentru vehiculele omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 35 alineatul (2), în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate, omologate de tip în conformitate cu articolul 26 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (omologare provizorie)".

(8) Certificatul de conformitate, astfel cum este descris în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (2), pentru vehiculele omologate de tip în conformitate cu articolul 37, trebuie să conțină în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici", iar în imediata sa apropiere trebuie indicat anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în tabelul din anexa II, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului în cadrul producției alocate pentru anul respectiv.

(9) Fără să aducă atingere alineatului (1), producătorul poate transmite în format electronic autorității de înmatriculare a statului membru certificatul de conformitate.

Articolul 34

Plăcuța regulamentară cu marcarea adecvată 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 cu marcarea adecvată impusă de actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3).

(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 prin actul de punere în aplicare relevant adoptat în temeiul prezentului regulament sau prin regulamentul CEE-ONU sau codul OCDE aplicabil.

În cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, producătorul aplică cel puțin denumirea comercială sau marca producătorului, numărul tipului sau un număr de identificare.

(3) Plăcuța regulamentară și marca de omologare UE de tip este în conformitate cu modelul stabilit de Comisie prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

CAPITOLUL IX

DEROGĂRI PENTRU TEHNOLOGII NOI SAU CONCEPTE NOI

Articolul 35

Derogări pentru tehnologii sau concepte noi

(1) Producătorul poate solicita o omologare UE de tip pentru un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează noi tehnologii sau concepte care sunt incompatibile cu unul sau mai multe acte enumerate în anexa I.

(2) Autoritatea de omologare acordă omologarea UE de tip menționată la alineatul (1) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(a) cererea stipulează 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 I;

(b) în cerere sunt descrise implicațiile de siguranță și de mediu ale noilor tehnologii și măsurile luate pentru a se garanta că este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogare;

(c) sunt prezentate descrieri și rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția specificată la punctul (b).

(3) Acordarea unei astfel de omologări de tip care reprezintă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații din partea Comisiei. Autorizația respectivă se acordă printr-un act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare este adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2).

(4) În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea, autoritatea de omologare poate acorda deja o omologare UE de tip, dar aceasta este 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).

Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii unor modele armonizate pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate în sensul prezentului alineat. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2).

(5) Alte autorități de omologare pot decide la rândul lor să accepte în scris pe teritoriul lor omologarea provizorie menționată la alineatul (4).

(6) După caz, autorizația din partea Comisiei menționată la alineatul (3) precizează, de asemenea, dacă 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 (3) 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 introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în oricare dintre statele membre care a acceptat omologarea provizorie.

Articolul 36

Adaptarea ulterioară a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare

(1) În cazul în care Comisia autorizează acordarea unei derogări în temeiul articolului 35, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză.

În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 35 se referă la un regulament CEE-ONU, Comisia propune o modificare la regulamentul CEE-ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.

(2) De îndată ce actele relevante au fost modificate, orice restricție din 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, la cererea statului membru care a acordat omologarea, să autorizeze statul membru respectiv, printr-o decizie sub forma unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2), să extindă omologarea de tip.

CAPITOLUL X

VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI

Articolul 37

Omologarea națională de tip pentru serii mici

(1) Producătorul poate solicita omologarea națională de tip pentru un tip de vehicul produs în serie mică în limitele cantitative anuale prezentate în anexa II. Aceste limite se aplică punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare a vehiculelor din tipul omologat pe piața fiecărui stat membru într-un anumit an.

În cazul omologării naționale de tip pentru serii mici, autoritatea de omologare, dacă dispune de motive rezonabile, poate să acorde derogări de la aplicarea uneia sau mai multor dispoziții din prezentul regulament și de la aplicarea uneia sau mai multor dispoziții dintr-unul sau mai multe acte enumerate în anexa I, cu condiția să fi specificat cerințe alternative.

(2) Cerințele alternative menționate la alineatul (1) trebuie să asigure un nivel de siguranță în funcționare, de protecție a mediului și de siguranță la locul de muncă echivalent, în măsura posibilului, celui asigurat prin actele relevante menționate în anexa I.

(3) În cazul omologării naționale 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 I.

(4) Certificatul de omologare de tip pentru vehiculele cărora li s-a acordat omologarea de tip în temeiul prezentului articol este redactat în conformitate cu modelul menționat la articolul 25 alineatul (2), dar nu poartă antetul „Certificat de omologare UE de tip pentru vehicule” și precizează conținutul derogărilor acordate în temeiul alineatului (1). Certificatele de omologare de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat menționat la articolul 24 alineatul (4).

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

(6) 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.

(7) În termen de 3 luni de la primirea solicitării menționate la alineatul (6), 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 națională de tip pentru serii mici.

(8) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologarea națională de tip, cu excepția cazului în care au motive întemeiate de a considera că cerințele tehnice naționale în conformitate cu care vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu propriile lor cerințe.

(9) La cererea unui solicitant care dorește să introducă pe piață sau să înmatriculeze un vehicul printr-o omologare națională de tip pentru serii mici în alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat omologarea națională de tip pentru serii mici furnizează autorității naționale a celuilalt stat membru o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv a dosarului de omologare. Se aplică alineatele (7) și (8).

CAPITOLUL XI

PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN EXPLOATARE

Articolul 38

Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor

(1) Fără a aduce atingere articolelor 41 și 44, vehiculele pentru care omologarea UE de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut o astfel de omologare de tip în temeiul prezentului regulament se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate eliberat în conformitate cu articolul 33.

În cazul vehiculelor incomplete, punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a unor astfel de vehicule este permisă, dar autoritățile responsabile cu înmatricularea vehiculelor din statele membre pot refuza să permită înmatricularea și circulația pe drumuri a unor astfel de vehicule.

(2) Cerințele alineatului (1) nu se aplică vehiculelor destinate utilizării de către forțele armate, serviciile de protecție civilă, de protecție contra incendiilor și de menținere a ordinii publice sau vehiculelor omologate în conformitate cu articolul 37.

Articolul 39

Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie

(1) Ținând seama de limitele de sfârșit de serie și de termenele specificate la alineatele (2) și (4), vehiculele conforme cu un tip de vehicul a cărui omologare UE de tip a devenit nevalabilă în temeiul articolului 32 pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.

Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii cărora li s-a acordat o omologare UE de tip valabilă în momentul fabricării, dar care nu au fost puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare înainte de expirarea valabilității omologării UE de tip.

(2) Alineatul (1) se aplică, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 24 de luni de la data la care omologarea UE de tip a devenit nevalabilă și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 30 de luni de la data respectivă.

(3) Producătorul care dorește să beneficieze de alineatul (1) înaintează o cerere autorității naționale din fiecare stat membru în care vehiculul vizat urmează să fie pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare. În cererea respectivă se specifică orice motiv tehnic sau economic care nu permite 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 20 de vehicule pe stat membru, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cantități.

(5) Se face o mențiune specială pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în exploatare conform acestei proceduri, care identifică vehiculul ca fiind „de sfârșit de serie".

(6) Statele membre se asigură că numărul de vehicule ce urmează să fie puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în cadrul procedurii stabilite de prezentul articol este controlat eficient.

(7) Prezentul articol se aplică numai la încetarea producției datorată expirării valabilității omologării de tip în cazul menționat la articolul 32 alineatul (2) litera (a).

Articolul 40

Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate

(1) Componentele sau unitățile tehnice separate pot fi puse la dispoziție pe piață sau puse în exploatare doar dacă satisfac cerințele actelor aplicabile enumerate în anexa I și sunt marcate corect în conformitate cu articolul 34.

(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 punerea la dispoziție pe piață sau 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 35 sau care sunt destinate instalării pe vehicule care beneficiază de omologările acordate în conformitate cu articolul 37 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 într-unul din actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau unităților tehnice separate care sunt destinate instalării pe vehicule pentru care, la data punerii la dispoziție pe piață sau a punerii în exploatare, nu a fost solicitată, în temeiul prezentului regulament sau al Directivei 2003/37/CE, omologarea de tip.

CAPITOLUL XII

CLAUZE DE SIGURANȚĂ

Articolul 41

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

(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, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care intră sub incidența prezentului regulament prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau pentru alte aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament, autoritatea de omologare care a acordat omologarea face o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, acoperind toate cerințele stabilite de prezentul regulament. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritățile de omologare și/sau de supraveghere a pieței.

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

Articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică măsurilor menționate în prezentul alineat al doilea paragraf.

(2) În cazul în care autoritățile de omologare consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul lor 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, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe care le-a introdus pe piață sau înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil în Uniune.

(4) În cazul în care operatorul economic nu ia măsuri corective adecvate în termenul precizat la alineatul (1) al doilea paragraf, autoritățile naționale iau toate măsurile adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe piața lor națională sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.

(5) Autoritățile naționale informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile prevăzute la alineatul (4).

Informațiile furnizate includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate neconforme, originea acesteia, natura neconformității invocate și a riscului implicat, tipul și durata măsurilor naționale adoptate, precum și argumentele prezentate de operatorul economic relevant. În special, autoritățile de omologare indică dacă neconformitatea se datorează unuia dintre următoarele motive:

(a) neîndeplinirea de către vehicul, sistem, 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;

(b) lacunele din actele relevante enumerate în anexa I.

(6) Statele membre 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) din prezentul articol, un alt stat membru sau Comisia ridică o obiecție cu privire la o măsură luată de un stat membru, măsura respectivă este evaluată de Comisie în conformitate cu articolul 42.

(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 42

Procedura UE de salvgardare

(1) În cazul în care, în cursul procedurii prevăzute la articolul 41 alineatele (3) și (4), 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, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2), dacă măsura națională este considerată 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 de către Comisie, 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 sau adaptează măsura, în conformitate cu decizia menționată la alineatul (1).

(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 modificările 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 43

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

(1) În cazul în care, în urma efectuării unei evaluări în temeiul articolului 41 alineatul (1), un stat membru constată 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, statul membru respectiv 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 introducerii pe piață, 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. Statul membru poate refuza înmatricularea unor astfel de vehicule până când producătorul ia toate măsurile corespunzătoare.

(2) În cazul unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată astfel cum este precizat 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 introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în Uniune.

(3) În termen de o lună, statul membru menționat la alineatul (1) 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 măsurile naționale menționate la alineatul (1) sunt considerate sau nu justificate, 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.

Articolul 44

Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile 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 în producție sunt în conformitate cu tipul omologat.

(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.

(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 măsurile care se impun în cel mai scurt timp posibil și 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 pentru un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată sau un vehicul 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 termen de cel mult trei luni de la data solicitării.

(6) În cazul în care se constată neconformitatea, 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 45

Introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale

(1) Piesele sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune și sunt interzise, cu excepția cazului în care aceste piese sau echipamente au fost autorizate de către o autoritate de omologare în conformitate cu articolul 46 alineatele (1), (2) și (4).

(2) Pentru a garanta punerea în aplicare uniformă a alineatului (1), Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare pentru a întocmi o listă a acestor piese sau echipamente pe baza informațiilor disponibile și, în special, a informațiilor comunicate de statele membre privind:

(a) gravitatea riscului pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor echipate cu piesele sau echipamentele în cauză;

(b) efectul posibil asupra consumatorilor și producătorilor de pe piața pieselor de schimb a impunerii, în temeiul prezentului articol, a unei posibile cerințe de autorizare pentru piesele sau echipamentul prevăzute.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2).

(3) Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale și pieselor sau echipamentelor care au primit omologarea de tip în conformitate cu oricare dintre actele enumerate în anexa I, cu excepția cazului în care omologarea se referă la alte aspecte decât cele vizate la alineatul (1).

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 în ceea ce privește cerințele pe care le îndeplinesc piesele și echipamentele menționate la alineatul (1) de la prezentul articol.

(5) Aceste cerințe pot fi bazate pe actele enumerate în anexa I sau pot consta dintr-o comparație a pieselor sau echipamentului cu performanțele de mediu sau de siguranță ale vehiculului original sau cu una dintre piesele sale, după caz. În oricare dintre aceste cazuri, cerințele garantează că piesele sau echipamentele nu afectează buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau performanța sa de mediu.

Articolul 46

Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe

(1) În sensul articolului 45 alineatul (1), producătorul de piese sau echipamente prezintă autorității de omologare o cerere însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic desemnat, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care este solicitată autorizația sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 45 alineatul (4). Producătorul poate depune doar o singură cerere pentru un tip de piesă unei singure autorități de omologare.

La cererea autorității competente a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat autorizația trimite, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de autorizare solicitat, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia poate fi și sub forma unui fișier electronic securizat.

(2) Cererea include detaliile privind producătorul pieselor sau al echipamentelor, tipul, numărul de identificare și numărul de piese sau de echipamente, numele producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul de fabricație sau orice altă informație care permite identificarea vehiculului în care urmează să fie montate piesele sau echipamentele respective.

Atunci când autoritatea de omologare constată, luând în considerare raportul de încercare și alte probe, că piesele sau echipamentele vizate sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 45 alineatul (4), ea autorizează introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau echipamentelor, sub rezerva dispoziției menționate la alineatul (4) al doilea paragraf din prezentul articol.

Autoritatea de omologare emite, fără întârziere, un certificat producătorului.

(3) Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare pentru a stabili un model și un sistem de numerotare pentru certificatul menționat în prezentul articol, alineatul (2) al treilea paragraf. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2).

(4) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat autorizația asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care acesta a fost eliberat. Autoritatea de omologare decide dacă autorizația trebuie revizuită sau dacă trebuie eliberată o altă autorizație și dacă sunt necesare alte teste.

Responsabilitatea producătorului este să se asigure că piesele sau echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost eliberată autorizația.

(5) 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 se asigura că piesele sau echipamentele sunt din nou conforme. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația.

(6) Autoritățile de omologare din diferite state membre semnalează Comisiei orice dezacord cu privire la autorizația menționată la alineatul (2) al doilea paragraf. Comisia ia măsurile necesare pentru a soluționa dezacordul, inclusiv, dacă este necesar, prin solicitarea retragerii autorizației, după consultarea autorităților de omologare.

(7) Până la întocmirea listei menționate la articolul 45 alineatul (2), statele membre pot menține dispoziții naționale referitoare la piesele sau echipamentele susceptibile să afecteze funcționarea corectă a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau performanța sa de mediu.

Articolul 47

Retragerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate

(1) În situația în care un producător care a obținut omologarea UE de tip pentru întregul vehicul este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să retragă vehicule deja introduse pe piață, înmatriculate sau pentru a căror punere în funcțiune producătorul a fost responsabil, deoarece un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată montată pe vehicul prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă au fost omologate în mod corespunzător sau nu în conformitate cu prezentul regulament, sau deoarece o piesă care nu face obiectul unor cerințe speciale în temeiul legislației privind omologarea de tip prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, producătorul în cauză informează de îndată 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 retragă sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost introduse pe piață sau pentru a căror punere în funcțiune producătorul a fost responsabil, 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 grav 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 soluțiile sunt puse în practică eficient pe teritoriu respectivului stat membru.

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

Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip îl informează apoi pe producător. Dacă producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficace 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, în termen de o lună de la respectiva retragere, autoritatea de omologare informează, prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente producătorul, autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia.

Articolul 48

Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile

(1) Toate deciziile adoptate în temeiul prezentului regulament, precum și toate deciziile privind refuzarea sau retragerea unei omologări UE de tip, refuzarea înmatriculării, interzicerea sau restricționarea introducerii pe piață, a înmatriculării sau a punerii în funcțiune a unui vehicul sau solicitarea retragerii de pe piață a unui vehicul, 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 XIII

REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE

Articolul 49

Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip

(1) Regulamentele CEE-ONU sau amendamentele la acestea pentru care Uniunea a votat în favoare sau la care Uniunea a aderat, și care sunt menționate în anexa I la prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament fac parte din cerințele pentru omologarea UE de tip a unui vehicul.

(2) Autoritățile de omologare din statele membre acceptă omologările acordate în conformitate cu reglementările CEE-ONU menționate la articolul 1 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 adoptate în temeiul prezentului regulament.

(3) În cazul în care Uniunea a votat în favoarea unui regulament CEE-ONU sau a modificărilor aduse acestuia în scopul omologării UE de tip a vehiculelor, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 71 pentru a face regulamentul CEE-ONU sau modificările aduse acestuia obligatorii și pentru a modifica anexa I la prezentul regulament sau actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, după caz. Actul delegat respectiv specifică datele aplicării obligatorii a regulamentului CEE-ONU sau ale modificărilor la acesta și include dispoziții tranzitorii, după caz.

Comisia adoptă acte delegate separate care indică punerea în aplicare obligatorie a regulamentelor CEE-ONU.

Articolul 50

Recunoașterea rapoartelor de încercare ale OCDE în scopul omologării UE de tip

(1) Fără a aduce atingere celorlalte cerințe din prezentul regulament, atunci când se face referire la codurile OCDE în prezentul regulament, omologarea UE de tip se poate baza pe raportul de încercare complet emis pe baza codurilor standard OCDE, ca alternativă la rapoartele de încercare întocmite în temeiul prezentului regulament sau al actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

(2) Pentru a fi acceptabil în scopul omologării UE de tip, raportul de încercare al OCDE menționat în alineatul (1) trebuie să fi fost aprobat în conformitate cu apendicele 1 la Decizia Consiliului OCDE din februarie 2012 de revizuire a codurilor standard ale OCDE pentru încercările oficiale ale tractoarelor agricole și forestiere, astfel cum a fost modificată.

CAPITOLUL XIV

COMUNICAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 51

Informațiile destinate utilizatorilor

(1) Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de elementele prevăzute în prezentul regulament, în actele delegate sau în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, care să difere de elementele omologate de autoritatea de omologare.

(2) În cazul în care un act delegat sau un act de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament prevede astfel, producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții speciale sau restricții privind utilizarea vehiculului, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate.

(3) Informațiile menționate la alineatul (2) sunt puse la dispoziție în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul urmează să fie introdus pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune. Informațiile figurează, după aprobarea acestora de către autoritatea de omologare, în manualul de utilizare al proprietarului.

Articolul 52

Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate

(1) Producătorul vehiculului comunică fabricanților de componente sau de unități tehnice separate toate datele care sunt necesare pentru omologarea UE de tip a componentelor sau a unităților tehnice separate sau pentru obținerea unei autorizații în temeiul articolului 45, inclusiv, după caz, desene menționate în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.

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 calitatea sa de deținător al unui certificat de omologare UE de tip care, în conformitate cu articolul 26 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 adoptat în temeiul prezentului regulament 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 XV

ACCES LA INFORMAȚIILE PRIVIND REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA

Articolul 53

Obligațiile producătorilor

(1) Producătorii le asigură comercianților și reparatorilor autorizați, precum și operatorilor independenți un acces nediscriminatoriu la informațiile privind întreținerea și repararea vehiculelor prin intermediul paginilor web, utilizând un format standard, de o manieră ușor accesibilă și comodă. Această obligație nu se aplică dacă vehiculul a fost omologat ca vehicul produs în serie mică.

Programele informatice care sunt esențiale pentru buna funcționare a sistemului de siguranță și de control al mediului pot fi protejate împotriva manipulărilor neautorizate. Totuși, orice manipulare a acestor sisteme care este necesară pentru reparare sau întreținere sau care este accesibilă comercianților sau reparatorilor autorizați este pusă, în mod nediscriminatoriu, și la dispoziția operatorilor independenți.

(2) Până la adoptarea de către Comisie a unui format standard de furnizare a informațiilor menționate la alineatul (1), respectivele informații sunt puse la dispoziție în mod consecvent, astfel încât să poată fi procesate de operatori independenți prin eforturi rezonabile.

Producătorii le asigură comercianților și reparatorilor autorizați, precum și operatorilor independenți un acces nediscriminatoriu la materiale de formare și echipamente de lucru. Acest acces include, după caz, formare corespunzătoare cu privire la descărcarea de software, gestionarea codurilor de eroare ale sistemului de diagnosticare a defectelor și utilizarea echipamentelor de lucru.

(3) Fără a aduce atingere alineatului (1), informațiile menționate aici includ:

(a) tipul și modelul tractorului;

(b) un număr de identificare neechivoc al vehiculului;

(c) manuale de service cuprinzând înscrierea reparațiilor și acțiunilor de întreținere, precum și calendarul de service;

(d) manuale tehnice și buletine de servicii tehnice;

(e) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valorile teoretice minime și maxime pentru măsurători);

(f) scheme de cablaj;

(g) codurile de diagnosticare a defectelor, inclusiv codurile specifice ale producătorilor;

(h) toate informațiile necesare pentru a instala software-uri noi sau actualizate pe un vehicul sau tip de vehicul nou (de exemplu, numărul de identificare a software-ului);

(i) informații cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente;

(j) informații privind înregistrările de date, rezultatele încercării, precum și alte informații tehnice (cum ar fi datele bidirecționale de control, în cazul în care acestea se aplică tehnologiei utilizate);

(k) unități de lucru sau perioade de timp standard pentru sarcinile de reparare și întreținere, dacă acestea sunt puse la dispoziție direct sau prin intermediul unei părți terțe concesionarilor și reparatorilor autorizați ai producătorilor.

(4) Comercianții sau reparatorii autorizați în cadrul sistemului de distribuție a unui anumit producător de vehicule sunt considerați ca operatori independenți în sensul prezentului regulament, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule provenind de la un producător din al cărui sistem de distribuție aceștia 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 uneltelor de diagnosticare și a echipamentelor de testare compatibile cu sistemele OBD, producătorii vor furniza, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor sau reparatorilor de componente, unelte de diagnosticare sau echipamente de testare interesați.

(7) În scopul proiectării și fabricării echipamentelor auto pentru vehiculele alimentate cu carburanți alternativi, producătorii furnizează, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor, instalatorilor sau reparatorilor de echipamente pentru vehiculele pe bază de carburanți alternativi interesați.

(8) La depunerea cererii pentru omologarea UE de tip sau pentru omologarea națională de tip, producătorul pune la dispoziția autorității de omologare dovada conformității cu prezentul regulament în ceea ce privește informațiile solicitate în temeiul prezentului articol.

În cazul în care, la momentul respectiv, aceste informații nu sunt disponibile sau nu sunt în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, aplicabile în momentul depunerii cererii de omologare UE sau naționale de tip, producătorul furnizează aceste informații în termen de șase luni de la data omologării.

Comisia poate să adopte un act de punere în aplicare pentru a stabili un model de certificat privind accesul la sistemul OBD al vehiculului și informații privind repararea și întreținerea vehiculului care să ofere această dovadă privind conformitatea autorității de omologare. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2).

(9) Dacă dovada conformității nu este furnizată în termenul menționat la alineatul (8) al doilea paragraf, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a asigura conformitatea.

(10) Producătorul publică pe site-urile sale modificările și completările ulterioare ale informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în același timp în care le pune la dispoziția reparatorilor autorizați.

(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) În conformitate cu articolul 71, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate de stabilire a detaliilor cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind reparațiile și activitățile de întreținere, în special la specificațiile tehnice privind modul în care sunt comunicate informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculului.

(13) Prin intermediul actelor delegate menționate la alineatul (12), Comisia adaptează cerințele privind informațiile stabilite în prezentul articol, inclusiv specificațiile tehnice legate de modul în care informațiile urmează să fie furnizate, pentru a asigura proporționalitatea, având în vedere, în special, cazul particular în care volumul de producție a vehiculului tip în cauză este relativ mic, ținând seama de limitele pentru vehiculele de serie mică, astfel cum sunt stabilite în anexa II. În cazurile justificate corespunzător, o astfel de adaptare poate implica scutirea de obligația de a furniza informațiile într-un format standard. O posibilă adaptare sau scutire asigură, în orice caz, îndeplinirea obiectivelor prevăzute de prezentul articol.

Articolul 54

Obligațiile în cazul în care există mai mulți titulari ai omologării de tip

În cazul omologării de tip în etape succesive, al omologării de tip mixte, inclusiv al omologării de tip multietapă, producătorul responsabil pentru omologarea de tip respectivă 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 unități tehnice separate sau legate de o anumită etapă.

Producătorul final este responsabil pentru furnizarea informațiilor privind întregul vehicul operatorilor independenți.

Articolul 55

Tarife de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorii pot percepe tarife rezonabile și adecvate pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, la instrumentele de lucru și la cursurile de formare care intră sub incidența prezentului regulament. Un tarif nu este considerat rezonabil sau adecvat dacă descurajează accesul, neținând cont de frecvența accesării de către operatorul independent.

(2) Producătorii fac disponibile informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor zilnic, lunar sau anual, tarifele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul.

Articolul 56

Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule

Domeniul de aplicare al activităților desfășurate de Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, stabilite în conformitate cu articolul 13 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele comerciale ușoare (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor [1] se extinde la vehiculele care fac obiectul prezentului regulament.

Pe baza dovezilor de utilizare abuzivă deliberată sau neintenționată a informațiilor referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, forumul menționat la primul paragraf acordă Comisiei consiliere privind măsurile de prevenire a unor asemenea utilizări abuzive ale informațiilor.

CAPITOLUL XVI

DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE

Articolul 57

Cerințe legate de serviciile tehnice

(1) Prin desemnarea autorităților de omologare se garantează că, înainte ca acestea să desemneze un serviciu tehnic în conformitate cu articolul 59, acest serviciu tehnic îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2)-(9) din prezentul articol.

(2) Sub rezerva articolului 60 alineatul (1), 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 procesul de proiectare, fabricare, furnizare sau întreținere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate evaluate.

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 de îndeplinirea tipurilor de activități pentru care sunt desemnați în conformitate cu articolul 59 alineatul (1) nu sunt proiectantul, producătorul, furnizorul sau operatorul de întreținere al vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părțile implicate în aceste activități. Acest lucru nu exclude utilizarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate evaluate, menționate la alineatul (3) din prezentul articol, 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 se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea tipurilor de activități pentru care a fost desemnat.

(5) Un serviciu tehnic și personalul său îndeplinesc tipurile de activități pentru care au fost desemnați 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) Un serviciu tehnic este capabil să îndeplinească toate tipurile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu articolul 59 alineatul (1), demonstrând, așa cum a solicitat autoritatea de omologare care l-a desemnat, că dispune de:

(a) personal care are cunoștințele necesare, cunoștințe tehnice și formare profesională specifice și care are experiență suficientă și adecvată pentru a-și îndeplini sarcinile;

(b) descrierea procedurilor relevante pentru tipurile de activități pentru care dorește să fie desemnat, garantând transparența și reproductibilitatea acestor proceduri;

(c) procedurile necesare pentru desfășurarea tipurilor de activități pentru care dorește să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător 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; și

(d) mijloacele necesare pentru îndeplinirea în mod corespunzător a sarcinilor legate de tipurile de activități pentru care dorește să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și facilitățile necesare.

În plus, el demonstrează autorității de omologare responsabile cu desemnarea că respectă standardele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul articolului 61, relevante pentru categoriile de activități pentru care este desemnat.

[1] JO L 199, 28.7.2008, p. 1.

(7) Se garantează imparțialitatea serviciilor tehnice, a personalului lor de conducere și a personalului lor de evaluare. Aceștia nu se implică în niciun fel de activitate care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește tipurile de activități pentru care au fost desemnați.

(8) Serviciile tehnice încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile pe care le desfășoară, cu excepția cazului în care răspunderea revine, în conformitate cu legislația națională, statului membru sau în cazul în care statul membru este direct responsabil de evaluarea conformității.

(9) 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 autoritatea de omologare care l-a desemnat sau atunci când acest lucru este impus de legislația Uniunii sau de cea națională. Drepturile de autor sunt protejate.

Articolul 58

Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice pot subcontracta unele dintre activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 59 alineatul (1) sau pot delega aceste activități unei filiale, doar cu aprobarea autorității de omologare care le-a desemnat.

(2) În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează anumite sarcini legate de tipurile de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 57 și informează autoritatea de omologare care l-a desemnat în acest sens.

(3) Serviciile tehnice își asumă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de oricare dintre subcontractanții sau filialele lor, oriunde ar fi acestea stabilite.

(4) Serviciile tehnice pun la dispoziția autorității de omologare care le-a desemnat documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și privind sarcinile îndeplinite de acestea.

Articolul 59

Desemnarea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele patru 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 I;

(b) categoria B: servicii tehnice care supraveghează încercările specificate în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa I, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;

(c) categoria C: servicii tehnice care evaluează și monitorizează cu regularitate procedurile producătorului de control al conformității producției;

(d) categoria D: servicii tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții pentru supravegherea conformității producției.

(2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre activitățile menționate la alineatul (1).

(3) Serviciile tehnice dintr-o țară terță, altele decât cele desemnate în conformitate cu articolul 60, pot fi notificate în sensul articolului 63, dar doar dacă acceptarea serviciilor tehnice se face printr-un acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic înființat în conformitate cu dreptul național al unui stat membru, în conformitate cu articolul 57 alineatul (2), să înființeze filiale în țările terțe, cu condiția ca filialele să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.

Articolul 60

Serviciile tehnice interne acreditate ale producătorului

(1) Serviciul tehnic intern acreditat al unui producător poate fi desemnat doar pentru activitățile de categoria A cu privire la cerințele tehnice pentru care încercările interne sunt permise printr-un act delegat adoptat în temeiul prezentului regulament. Serviciul tehnic respectiv constituie o parte separată și distinctă a întreprinderii și nu este implicat în proiectarea, producerea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.

(2) Un serviciu tehnic intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:

(a) pe lângă faptul că este desemnat de autoritatea de omologare dintr-un stat membru, acesta este acreditat și de un organism național de acreditare, astfel cum este prevăzut la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 și în conformitate cu standardele și procedurile prevăzute la articolul 61 din prezentul regulament;

(b) serviciul tehnic intern acreditat și personalul acestuia sunt identificabile din punctul de vedere al organizării întreprinderii 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 serviciul tehnic intern acreditat, nici personalul acestuia nu se implică în niciun fel de activitate care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește tipurile de activități pentru care au fost desemnați;

(d) serviciul tehnic intern acreditat prestează servicii exclusiv pentru întreprinderea din care face parte.

(3) Un serviciu tehnic intern acreditat nu trebuie notificat Comisiei, în sensul articolului 63, dar întreprinderea din care face parte sau organismul național de acreditare furnizează autorității de omologare care l-a desemnat, la cererea acesteia din urmă, informațiile cu privire la acreditarea acestuia.

Articolul 61

Proceduri pentru standardele de performanță și evaluarea serviciilor tehnice

Pentru a se asigura că serviciile tehnice îndeplinesc aceleași standarde ridicate de performanță în toate statele membre, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 în ceea ce privește standardele pe care trebuie să le respecte serviciile tehnice, precum și procedura de evaluare a acestora, în conformitate cu articolul 62, și acreditarea lor, în conformitate cu articolul 60.

Articolul 62

Evaluarea competențelor serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea întocmește un raport de evaluare prin care demonstrează că serviciul tehnic candidat a fost evaluat în ceea ce privește respectarea cerințelor din prezentul regulament și actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament. Acest raport poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare.

(2) Evaluarea care stă la baza raportului menționat la alineatul (1) se efectuează în conformitate cu dispozițiile stabilite într-un act delegat adoptat în temeiul articolului 61. Raportul de evaluare este revizuit cel puțin o dată la trei ani.

(3) Raportul de evaluare este comunicat Comisiei, la cerere. În cazurile 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 omologare însărcinată cu desemnarea furnizează Comisiei documente justificative care certifică competențele serviciului tehnic și măsurile luate pentru a garanta că serviciul tehnic este monitorizat periodic de autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea și că acesta satisface cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

(4) Autoritatea de omologare care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic, în conformitate cu articolul 59 alineatul (2), documentează conformitatea printr-o evaluare efectuată de auditori independenți de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.

(5) Un serviciu tehnic intern acreditat respectă dispozițiile relevante ale prezentului articol.

Articolul 63

Procedurile de notificare

(1) Statele membre aduc la cunoștința Comisiei numele, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități ale fiecărui serviciu tehnic pe care l-au desemnat, precum și orice modificări ulterioare aduse acestor desemnări. Actul de notificare precizează pentru care dintre elementele enumerate în anexa I au fost desemnate serviciile tehnice.

(2) Un serviciu tehnic își poate exercita activitățile vizate la articolul 59 alineatul (1) în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea, responsabile pentru omologarea de tip dacă acest lucru a fost notificat în prealabil Comisiei, în conformitate cu prezentul articol alineatul (1).

(3) Același serviciu tehnic poate fi desemnat de mai multe autorități de omologare însărcinate cu desemnarea și notificat de statele membre de care aparțin aceste autorități de omologare însărcinate cu desemnarea, indiferent de categoria sau categoriile de activități pe care acesta le va desfășura în conformitate cu articolul 59 alineatul (1).

(4) Comisia este notificată cu privire la orice modificări ulterioare relevante legate de desemnare.

(5) În cazul în care, în aplicarea unui act menționat în anexa I, trebuie desemnată o organizație specifică sau un organism competent care să desfășoare o activitate ce nu este inclusă în activitățile menționate la articolul 59 alineatul (1), notificarea se face în conformitate cu prezentul articol.

(6) Comisia publică pe site-ul său o listă și detalii privind serviciile tehnice notificate în conformitate cu prezentul articol.

Articolul 64

Modificări ale desemnărilor

(1) În cazul în care o autoritate de omologare însărcinată cu desemnarea a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic desemnat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor. Statul membru care a notificat acest serviciu tehnic informează fără întârziere Comisia în acest sens. Comisia modifică în consecință informațiile publicate, menționate la articolul 63 alineatul (6).

(2) În caz de restricționare, suspendare sau retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea ia măsurile necesare pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv sunt fie tratate de un alt serviciu tehnic, fie sunt puse la dispoziția autorității de omologare însărcinate cu desemnarea sau a autorităților de supraveghere a pieței, la cererea acestora.

Articolul 65

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 de care aparține autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la baza desemnării sau la menținerea desemnării serviciului tehnic în cauză.

(3) Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate în mod confidențial.

(4) În cazul în care Comisia constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea sa, ea informează statul membru de care aparține autoritate de omologare însărcinată cu desemnarea, în vederea adoptării, în cooperare cu statul membru respectiv, a măsurilor corective necesare și solicită statului membru respectiv să aplice aceste măsuri corective, inclusiv, dacă este necesar, să retragă desemnarea.

Articolul 66

Obligații privind activitatea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice desfășoară tipurile de activități pentru care au fost desemnate în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea și în conformitate cu procedurile de evaluare și de încercare prevăzute în prezentul regulament și în actele menționate în anexa I.

Serviciile tehnice supraveghează încercările sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologare sau pentru inspecțiile specificate în prezentul regulament sau într-unul dintre actele enumerate la anexa I, cu excepția cazului în care sunt permise proceduri alternative. Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate în mod corespunzător de autoritatea lor de omologare.

(2) Serviciile tehnice iau, în orice moment, următoarele măsuri:

(a) permit autorității lor de omologare însărcinate cu desemnarea să asiste serviciul tehnic în cursul evaluării conformității, după caz; și

(b) fără a aduce atingere articolului 57 alineatul (9) și articolului 67, furnizează autorității lor de omologare însărcinate cu desemnarea informațiile care pot fi solicitate cu privire la categoriile lor de activități care intră sub incidența prezentului regulament.

(3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite în prezentul regulament, acesta informează autoritatea de omologare de desemnare pentru ca autoritatea de omologare de desemnare să solicite producătorului să ia măsurile corective adecvate și, ulterior, să nu elibereze un certificat de omologare de tip până când nu au fost luate măsurile corective necesare, solicitate de autoritatea de omologare.

(4) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității producției, după eliberarea certificatului de omologare de tip, un serviciu tehnic care acționează în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată nu mai respectă prezentul regulament, acesta informează, în consecință, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea. Autoritatea de omologare ia măsurile necesare, astfel cum este prevăzut la articolul 28.

Articolul 67

Obligații privind informarea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice informează autoritățile de omologare însărcinate cu desemnarea cu privire la:

(a) orice neconformitate observată care poate implica refuzarea, restricționarea, suspendarea sau retragerea certificatului de omologare de tip;

(b) orice circumstanțe care afectează domeniul de aplicare și condițiile desemnării lor;

(c) orice cerere de informare cu privire la activitățile lor, primită de la autoritățile de supraveghere a pieței.

(2) La cererea autorității de omologare însărcinate cu desemnarea, serviciile tehnice furnizează informații privind activitățile care fac obiectul desemnării, precum și privind orice altă activitate desfășurată, inclusiv activitățile și subcontractările transfrontaliere.

CAPITOLUL XVII

ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI ACTE DELEGATE

Articolul 68

Acte de punere în aplicare

În vederea atingerii obiectivelor din prezentul regulament și pentru a stabili condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2), acte de punere în aplicare care stabilesc următoarele dispoziții de aplicare:

(a) modele pentru documentul informativ și pentru dosarul informativ menționate la articolul 22;

(b) sistemul de numerotare a certificatelor de omologare UE de tip menționat la articolul 24 alineatul (4);

(c) modelul pentru certificatul de omologare UE de tip menționat la articolul 25 alineatul (2);

(d) modelul pentru fișa cu rezultatele încercărilor anexată la certificatul de omologare UE de tip, menționat la articolul 25 alineatul (3) litera (a);

(e) modelul pentru lista cerințelor sau a actelor menționate la articolul 25 alineatul (6);

(f) cerințele generale pentru formatul raportului de încercare menționat la articolul 27 alineatul (1);

(g) modelul pentru certificatul de conformitate menționat la articolul 33 alineatul (2);

(h) modelul pentru marca de omologare UE de tip menționată la articolul 34;

(i) autorizațiile de a acorda omologări UE de tip care scutesc noile tehnologii sau noile concepte menționate la articolul 35 alineatul (3);

(j) modelele pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate în ceea ce privește noile tehnologii sau noile concepte menționate la articolul 35 alineatul (4);

(k) autorizațiile acordate statelor membre de a extinde omologarea de tip menționată la articolul 36 alineatul (2);

(l) lista pieselor sau echipamentelor menționată la articolul 45 alineatul (2);

(m) modelul și sistemul de numerotare pentru certificatul menționat la articolul 46 alineatul (3), precum și aspectele legate de procedura de autorizare menționată la articolul respectiv;

(n) modelul pentru certificatul care oferă autorității de omologare dovada conformității, astfel cum este prevăzut la articolul 53 alineatul (8).

Articolul 69

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de „Comitetul tehnic – vehicule agricole” (TC-AV). Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 70

Modificarea anexelor

Fără a aduce atingere prevederilor prezentului regulament legate de modificarea anexelor sale, Comisia este împuternicită, de asemenea, să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 referitor la modificările aduse anexei I, pentru a introduce referințele actului de reglementare și pentru a lua în considerare rectificările.

Articolul 71

Exercitarea delegării

(1) Se deleagă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva respectării condițiilor prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 17 alineatul (5), articolul 18 alineatul (4), articolul 19 alineatul (6), articolul 20 alineatul (8), articolul 27 alineatul (6), articolul 28 alineatul (6), articolul 45 alineatul (4), articolul 49 alineatul (3), articolul 53 alineatul (12), articolul 61 și articolul 70 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 22 martie 2013.

(3) Delegarea competențelor prevăzută la articolul 17 alineatul (5), articolul 18 alineatul (4), articolul 19 alineatul (6), articolul 20 alineatul (8), articolul 27 alineatul (6), articolul 28 alineatul (6), articolul 45 alineatul (4), articolul 49 alineatul (3), articolul 53 alineatul (12), articolul 61 și articolul 70 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia notifică simultan Parlamentului European și Consiliului acest lucru.

(5) Un act delegat adoptat în conformitate cu articolul 17 alineatul (5), articolul 18 alineatul (4), articolul 19 alineatul (6), articolul 20 alineatul (8), articolul 27 alineatul (6), articolul 28 alineatul (6), articolul 45 alineatul (4), articolul 49 alineatul (3), articolul 53 alineatul (12), articolul 61 și articolul 70 intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu au formulat obiecții la acesta în termen de două luni de la data notificării actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu intenționează să formuleze obiecții. La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, această perioadă de obiecții se prelungește cu două luni.

CAPITOLUL XVIII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 72

Sancțiuni

(1) Statele membre stabilesc sancțiunile în cazul încălcării prezentului regulament și a actelor sale delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament de către operatorii economici. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre informează Comisia despre dispozițiile în cauză până la 23 martie 2015 și îi comunică fără întârziere orice modificare ulterioară a acestor dispoziții de natură să le afecteze.

(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) disimularea datelor sau specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în service, refuzarea sau retragerea omologării de tip;

(d) utilizarea dispozitivelor de manipulare;

(e) refuzul de a permite accesul la informații;

(f) punerea la dispoziție pe piață de către operatorii economici de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care trebuie să facă obiectul omologării, dar care nu sunt omologate sau falsificarea de către aceștia de documente sau marcaje în acest scop.

Articolul 73

Dispoziții tranzitorii

(1) Fără a aduce atingere altor prevederi din prezentul regulament, prezentul regulament nu invalidează nicio omologare UE de tip acordată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 1 ianuarie 2016.

(2) Autoritățile de omologare continuă să acorde prelungirea omologărilor pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate menționate la alineatul (1) în conformitate cu Directiva 2003/37/CE și oricare din directivele enumerate la articolul 76 alineatul (1). Totuși, aceste omologări nu sunt utilizate în scopul obținerii unei omologări de tip a întregului vehicul, în temeiul prezentului regulament.

(3) Prin derogare de la prezentul regulament, noile sisteme, componente, unități tehnice separate sau vehicule care au primit omologarea de tip a întregului vehicul, în conformitate cu Directiva 2003/37/CE, pot fi în continuare înregistrate, introduse pe piață sau puse în funcțiune până la 31 decembrie 2017. Noile vehicule care nu au făcut obiectul omologării de tip în temeiul Directivei 2003/37/CE pot continua, de asemenea, să fie înregistrate sau să fie puse în funcțiune până la acea dată, în conformitate cu legislația din statul membru în care acestea au fost puse în funcțiune sau înmatriculate.

Într-un astfel de caz, autoritățile naționale nu interzic, nu restricționează și nu împiedică înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în funcțiune a vehiculelor care corespund tipului aprobat.

Articolul 74

Raport

(1) Până la 31 decembrie 2019, statele membre informează Comisia cu privire la punerea în aplicare a procedurilor de omologare de tip prevăzute în prezentul regulament.

(2) Pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia prezintă în fața Parlamentului European și a Consiliului un raport privind stadiul aplicării prezentului regulament până la 31 decembrie 2020.

Articolul 75

Revizuire

(1) Până la 31 decembrie 2022, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la subiectele menționate la alineatul (3).

(2) Raportul se bazează pe o consultare cu părțile interesate relevante și ia în considerare standardele europene și internaționale existente în materie.

(3) Până la 31 decembrie 2021, statele membre prezintă Comisiei un raport privind:

(a) numărul de omologări individuale acordate pe an vehiculelor care fac obiectul prezentului regulament înainte de prima lor înregistrare de către autoritățile naționale din statul membru respectiv, de la 1 ianuarie 2016;

(b) criteriile naționale pe care s-au bazat aceste omologări, în cazul în care aceste criterii s-au îndepărtat de la cerințele obligatorii pentru omologarea UE de tip.

(4) Raportul este însoțit, după caz, de propuneri legislative și examinează includerea omologărilor individuale în prezentul regulament, pe baza unor cerințe armonizate.

Articolul 76

Abrogare

(1) Fără a aduce atingere articolului 73 alineatul (2) din prezentul regulament, Directiva 2003/37/CE, precum și Directivele 74/347/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/537/CEE, 78/764/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE, 87/402/CEE, 2000/25/CE, 2009/57/CE, 2009/58/CE, 2009/59/CE, 2009/60/CE, 2009/61/CE, 2009/63/CE, 2009/64/CE, 2009/66/CE, 2009/68/CE, 2009/75/CE, 2009/76/CE și 2009/144/CE se abrogă începând cu 1 ianuarie 2016.

(2) Referirile la directivele abrogate se consideră drept referiri la prezentul regulament și se interpretează, în ceea ce privește Directiva 2003/37/CE, în conformitate cu tabelul de corelare prezentat în anexa III.

Articolul 77

Modificări ale Directivei 2006/42/CE

Articolul 1 alineatul (2) litera (e) prima liniuță din Directiva 2006/42/CE se înlocuiește cu următorul text:

„— tractoarele agricole și forestiere, excluzând echipamentele instalate pe aceste vehicule,”.

Articolul 78

Intrare în vigoare și aplicare

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Prezentul regulament se aplică de la 1 ianuarie 2016.

Din 22 martie 2013, autoritățile naționale nu refuză acordarea unei omologări UE de tip sau a unei omologări naționale pentru un nou tip de vehicul sau nu interzic înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în funcțiune a unui nou vehicul, în cazul în care vehiculul respectiv respectă prezentul regulament, precum și actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în cazul în care un producător solicită acest lucru.

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

Adoptat la Strasbourg, 5 februarie 2013.

Pentru Parlamentul European
Președintele
M. SCHULZ

Pentru Consiliu
Președintele
L. CREIGHTON

ANEXA I

LISTA CERINȚELOR ÎN SCOPUL OMOLOGĂRII UE DE TIP A VEHICULELOR

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Auto-vehicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
1	17(2)(a)	Integritatea structurii vehiculului	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
2	17(2)(b)	Viteza maximă constructivă, regulatorul de viteză și dispozitivele de limitare a vitezei	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
3	17(2)(b)	Dispozitive de frânare și cuplarea frânei remorcii	RVBR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	17(2)(b)	Direcția pentru tractoarele rapide	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 79 REV. [număr nou])	Y	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	I	NA	NA	NA	NA
5	17(2)(b)	Direcția	RVFSR	Y	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	I	NA	NA	NA	NA	NA
6	17(2)(b)	Vitezometrul			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
7	17(2)(c)	Câmp vizual și ștergătoare	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 71 REV. 1)	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Auto-vehicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
8	17(2)(c)	Geamuri	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 43 Rev.2 Am. 3 Supl. 11)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
9	17(2)(c)	Oglinzi retrovizoare	RVFSR	Y	X	X	X	X	NA	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
10	17(2)(c)	Sisteme de informare a conducătorului auto	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
11	17(2)(d)	Dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă și sursele lor de lumină	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 3 Rev.3 Am. 1 Supl. 11; CEE-ONU 4 Rev. 4 Supl. 14; CEE-ONU 5 Suplimentul 7 la seria 02 de amendamente; CEE-ONU 6 Rev. 4 Supl. 17; CEE-ONU 7 Rev. 4 Supl. 15; CEE-ONU 19 Rev. 5 Supl. 1; CEE-ONU 23 Rev. 2 Supl. 15; CEE-ONU 31 Suplimentul 7 la seria 02 de amendamente; CEE-ONU 37 Suplimentul 36 la seria 03 de amendamente; CEE-ONU 38 Rev. 2 Supl. 14; CEE-ONU 98 Rev. 1 Supl. 11; CEE-ONU 99 Suplimentul 6 la versiunea originală a regulamentului; CEE-ONU 112 seria 01 de amendamente; CEE-ONU 113 Suplimentul 9 la versiunea originală a regulamentului)	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Auto-vehicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
12	17(2)(d)	Instalații de iluminat	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 86 Am. [număr nou])		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
13	17(2)(e)	Sistemele de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajările interioare, tetierele, centurile de siguranță, portierele	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
14	17(2)(f)	Exteriorul vehiculului și accesoriile	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	17(2)(g)	Compatibilitate electromagnetică	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
16	17(2)(h)	Dispozitive de avertizare acustică	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
17	17(2)(i)	Sisteme de încălzire	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	NA	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
18	17(2)(j)	Dispozitive de prevenire a utilizării neautorizate	RVFSR	Y (doar pentru categoriile T și C)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Auto-vehicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
19	17(2)(k)	Placă de înmatriculare	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
20	17(2)(k)	Placa regulamentară și marcarea	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
21	17(2)(l)	Dimensiunile și masa remorcii	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
22	17(2)(l)	Masa maximă cu încărcătură	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23	17(2)(l)	Mase de balast	RVFSR		X	X	X	X	NA	NA	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
24	17(2)(m)	Siguranța sistemelor electrice	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25	17(2)(a), 17(2)(m), 18(2)(l)	Rezervor de combustibil	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
26	17(2)(n)	Dispozitive de protecție spate	RVFSR		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Auto-vehicule	Categorii de vehicule																
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
27	17(2)(o)	Protecție laterală	RVFSR		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA
28	17(2)(p)	Platforme de încărcare	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
29	17(2)(q)	Dispozitive de remorcare	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
30	17(2)(r)	Pneuri	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 106 Am. 5 Supl. 6)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	X	X	X	X
31	17(2)(s)	Dispozitive antiîmproșcare	RVFSR	Y	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	NA	NA	X	NA	NA
32	17(2)(t)	Mers înapoi	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
33	17(2)(u)	Șenile	RVFSR		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA
34	17(2)(v)	Cuplaje mecanice	RVFSR		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Auto-vehicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
35	18(2)(a)	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 3, astfel cum a fost modificat)		X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA
36	18(2)(a)	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare (tractoare cu șenile)	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 8, astfel cum a fost modificat)		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA
37	18(2)(a)	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare (încercări statice)	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 4, astfel cum a fost modificat)		X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
38	18(2)(a)	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în față (tractoare cu ecartament îngust)	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 6, astfel cum a fost modificat)		NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA
39	18(2)(a)	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în spate (tractoare cu ecartament îngust)	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 7, astfel cum a fost modificat)		NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA
40	18(2)(b)	Dispozitive de protecție contra căderii obiectelor	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 10, astfel cum a fost modificat)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Auto-vehicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
41	18(2)(c)	Scaune pentru pasageri	RVCR		X	X	NA	NA	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
42	18(2)(d)	Nivelul zgomotului la care este expus conducătorul auto	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
43	18(2)(e)	Scaunul și poziția conducătoru-lui	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
44	18(2)(f)	Spațiul de manevră și de acces la postul de conducere	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
45	18(2)(g)	Prizele de putere	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
46	18(2)(h)	Protecția elementelor de acționare	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
47	18(2)(i)	Ancorajele centurilor de siguranță	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codurilor OCDE 3, 4, 6, 7, 8, astfel cum a fost modificat)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
48	18(2)(j)	Centuri de siguranță	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Auto-vehicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
49	18(2)(k)	OPS, Protecția contra penetrării obiectelor	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
50	18(2)(l)	Sistemul de evacuare	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
51	18(2)(l), 18(2)(n), 18(2)(q), 18(4)	Manualul de utilizare	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
52	18(2)(o)	Sistemele de control, inclusiv în special dispozitivele de oprire de urgență și cele automate	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
53	18(2)(p)	Protecția împotriva riscurilor mecanice, altele decât cele menționate la articolul 18 alineatul (2) literele (a), (b), (g), (k), inclusiv protecția împotriva spargerii conductelor care transportă lichide, precum și a deplasării necontrolate a vehiculului	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Auto-vehicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
54	18(2)(r), 18(2)(p)	Apărătoare și dispozitive de protecție	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
55	18(2)(l), 18(2)(s), 18(2)(q), 18(4)	Informații, avertizări și marcaje	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
56	18(2)(t)	Materiale și produse	RVCR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
57	18(2)(u)	Baterii	RVCR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
58	18(4)	Ieșirea de urgență	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	
59	18(2)(l), 18(4)	Sistemul de ventilație și filtrare din cabină	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
60	18(4)	Viteza de ardere a materialului cabinei	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Auto-vehicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
61	19(2)(a)	Emisii poluante	REPPR (etapele de emisii din 2000/25/CE și 97/68/CE)		X	X	X	X	X Dacă intră în domeniul de aplicare al directivei	X Dacă intră în domeniul de aplicare al directivei	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
62	19(2)(b)	Nivelul sonor (extern)	REPPR (valorile limită din 2009/63/CE)	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

Legendă:

(+) = dacă se creează o astfel de subcategorie în cadrul categoriei
(++) = doar pentru subcategoriile care corespund celor cu indice b în cadrul categoriei T
X = aplicabil
I = același ca pentru T conform categoriei
Y = actele relevante pentru autovehicule sunt acceptate ca echivalente, după cum se specifică în actul delegat
Z = aplicabil doar în cazul echipamentelor remorcate interschimbabile care intră în categoria R din cauza raportului între masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă și masa fără încărcătură de minimum 3,0 (articolul 3, definiția 9)
NA = nu se aplică
RVFSR = Regulament privind cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului (act delegat)
RVCR = Regulament privind cerințele de construcție a vehiculului (act delegat)
REPPR = Regulament privind cerințele de performanță de mediu și de propulsie (act delegat)
RVBR = Regulament privind cerințele referitoare la sistemele de frânare ale vehiculului (act delegat)

ANEXA II

LIMITE PENTRU SERII MICI

Numărul de unități de un anumit tip destinate înmatriculării, punerii la dispoziție pe piață sau punerii în exploatare pe an în fiecare stat membru nu depășește valoarea indicată mai jos pentru fiecare categorie în cauză.

Categoria	Unități (pentru fiecare tip)
T	150
C	50

ANEXA III

Tabel de corespondență

(menționat la articolul 76)

Directiva 2003/37/CE	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolele 1 și 2
Articolul 2	Articolul 3
Articolul 3	Articolele 20-23
Articolul 4	Articolele 22, 24 și 26
Articolul 5	Articolele 29-31
Articolul 6	Articolele 33 și 34
Articolul 7	Articolele 5, 38 și 40
Articolul 8 alineatul (1) Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 38 alineatul (2) Articolele 35-37 și 39
Articolul 9	Articolul 37
Articolul 10	Articolul 39
Articolul 11	Articolele 35 și 36
Articolul 12	Articolele 49 și 50
Articolul 13	Articolele 8 și 28
Articolul 14	Articolul 24
Articolul 15	Articolele 41-48
Articolul 16	Articolele 41 și 44
Articolul 17	Articolul 44
Articolul 18	Articolul 48
Articolul 19	Articolele 68, 70 și 71
Articolul 20	Articolul 69
Articolul 21	Articolele 5, 57-67
Articolul 22	—
Articolul 23	—
Articolul 24	—
Articolul 25	—
Articolul 26	—

REGULAMENTUL (UE) NR. 168/2013 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 15 ianuarie 2013

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 European [1],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară [2],

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 [3] privind omologarea de tip a acestor vehicule. Aceste principii ar trebui să fie aplicate și în cadrul prezentului regulament, precum și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(2) Piața internă ar trebui să se bazeze pe norme transparente, simple și coerente, care să asigure siguranță și claritate juridică și de care să poată beneficia întreprinderile și consumatorii deopotrivă.

(3) Cu scopul de a simplifica și de a accelera adoptarea legislației în materie de omologare de tip, în legislația UE privind omologarea de tip a fost introdusă o nouă abordare în materie de reglementare, conform căreia legislatorul, în procedura legislativă ordinară, stabilește numai regulile și principiile fundamentale și deleagă 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 confere Comisiei competența de a adopta specificațiile tehnice.

(4) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere măsurilor luate la nivel național sau la nivelul Uniunii privitoare la utilizarea vehiculelor din categoria L pe drumuri, cum sunt cerințele pentru permisul de conducere, limitările vitezei maxime sau măsurile care reglementează accesul pe anumite drumuri.

(5) Supravegherea pieței în sectorul autovehiculelor, 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, în timp ce competența în materie de supraveghere a pieței poate fi repartizată mai multor autorități naționale. Ar trebui să existe o coordonare și o monitorizare efectivă la nivelul Uniunii și la nivel național pentru a garanta că autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței aplică în mod eficient noile măsuri.

(6) Obligațiile autorităților naționale stabilite în dispozițiile privind supravegherea pieței ale prezentului regulament sunt mai specifice decât dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 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 produselor [4].

(7) Prezentul regulament ar trebui să conțină cerințe fundamentale privind protecția mediului și siguranța în funcționare a vehiculului. Principalele elemente ale cerințelor relevante ale prezentului regulament se bazează pe rezultatele evaluării de impact din 4 octombrie 2010 efectuate de Comisie în cadrul căreia au fost analizate diferite opțiuni prin compararea avantajelor și dezavantajelor posibile din punct de vedere economic și ecologic, precum și din punctul de vedere al siguranței și al aspectelor sociale. În respectiva evaluare, au fost abordate atât aspectele calitative, cât și cantitative. După compararea diferitelor opțiuni, opțiunile preferate au fost identificate și au fost selectate pentru a forma fundamentul prezentului regulament.

[1] JO C 84, 17.3.2011, p. 30.

[2] Poziția Parlamentului European din 20 noiembrie 2012 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 11 decembrie 2012.

[3] JO L 124, 9.5.2002, p. 1.

[4] JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

(8) Prezentul regulament urmărește să instituie reguli armonizate pentru omologarea de tip a vehiculelor din categoria L, cu scopul de a asigura funcționarea pieței interne. Vehiculele din categoria L sunt vehicule cu două, trei sau patru roți, cum sunt bicicletele cu motor, triciclurile și cvadriciclurile. În plus, prezentul regulament urmărește să simplifice cadrul juridic existent, să reducă emisiile provenite de la vehiculele din categoria L, conducând, astfel, la o cotă de emisii mai proporțională a acestei categorii de vehicule 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.

(9) Pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță în funcționarea vehiculelor, de siguranță la locul de muncă și de protecție a mediului, ar trebui armonizate cerințele tehnice și normele de mediu aplicabile vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu privire la omologarea de tip.

(10) Atingerea obiectivelor prezentului regulament nu ar trebui afectată de instalarea unor anumite sisteme, componente sau unități tehnice separate după ce vehiculele au fost introduse pe piață, 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 sunt 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 introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.

(11) 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 [1] a oferit statelor membre opțiunea 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 opțiune 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 provocate de accidentele din rândul conducătorilor de vehicule motorizate cu două roți.

(12) Prezentul regulament stabilește cerințe de mediu pentru două etape, a doua etapă (Euro 5) fiind obligatorie pentru noile tipuri de vehicule începând cu 1 ianuarie 2020, asigurând, astfel, predictibilitate în materie de planificare pe termen lung pentru producătorii de vehicule și sectorul de furnizare. Pe baza viitoarelor date disponibile, un studiu de impact asupra mediului solicitat în temeiul prezentului regulament ar trebui să furnizeze date de bază suplimentare printr-o analiză de modelare, fezabilitate și rentabilitate bazată pe ultimele date disponibile la ora respectivă. În plus, studiul ar trebui să evalueze, printre altele, fezabilitatea și rentabilitatea unor cerințe de conformitate în funcționare, cerințe de emisii în afara ciclului și o limită privind numărul de particule în emisii pentru anumite (sub)categorii. Pe baza rezultatelor studiului, Comisia ar trebui să analizeze posibilitatea de a prezenta o propunere de introducere a acestor elemente noi în viitoarea legislație privind omologarea de tip aplicabilă după etapele prevăzute de prezentul regulament.

(13) 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 adoptate în temeiul prezentului regulament 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, ar trebui să fie permisă punerea sa la dispoziție pe piață și înmatriculat pe tot teritoriul Uniunii.

(14) Pentru a se asigura că procedura de monitorizare a conformității producției, care reprezintă un element-cheie al sistemului UE de omologare de tip, a fost corect aplicată și funcționează corect, producătorii ar trebui să fie controlați periodic de o autoritate competentă sau de un serviciu tehnic calificat și desemnat în acest scop.

(15) Prezentul regulament definește un ansamblu de cerințe specifice în materie de siguranță și protecție a 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 (CE) nr. 765/2008. În consecință, autoritățile de omologare ar trebui să poată evalua dacă aceste măsuri sunt suficiente.

(16) Într-un număr limitat de cazuri specifice, ar trebui să se permită omologarea de tip la nivel național pentru seriile mici. 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, prin raportare la numărul de vehicule produse.

[1] JO L 52, 8.3.1995, p. 1.

(17) Uniunea este o parte contractantă la Acordul 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 specificații („Acordul revizuit din 1958") ([1]). Pentru a simplifica legislația de omologare de tip în conformitate cu recomandările raportului publicat de către Comisie în 2006 intitulat „CARS 21: Un cadru competitiv de reglementare pentru autovehicule în secolul XXI", este indicat să se abroge toate directivele separate, fără a se reduce nivelul de protecție. Cerințele stabilite în respectivele directive ar trebui preluate de prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament și, după caz, înlocuite cu trimiteri la regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) pentru care Uniunea a votat în favoare sau la care a aderat Uniunea și care sunt anexate la Acordul revizuit din 1958. Pentru a reduce sarcinile administrative aferente procesului de omologare de tip, ar trebui să se permită producătorilor de vehicule să solicite omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament, dacă este cazul, direct prin intermediul obținerii unei omologări în temeiul regulamentelor CEE-ONU aplicabile menționate în anexele la prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

(18) În consecință, regulamentele CEE-ONU și modificările acestora pentru care a votat Uniunea, în aplicarea Deciziei 97/836/CE, sunt incorporate în legislația UE privind omologarea de tip. În consecință, ar trebui să se acorde Comisiei competența de a adopta adaptările necesare la anexele prezentului regulament sau la actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

(19) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de reparare a vehiculelor și a serviciilor de informare cu privire la întreținerea acestora. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este recomandabil să se stabilească specificații tehnice care să fie disponibile pe paginile de internet ale producătorilor, precum și măsuri specifice prin care să se asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile.

(20) În scopul de a se asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie ([2]).

(21) Pentru a introduce detalii tehnice suplimentare în prezentul regulament, ar trebui să se confere Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește cerințele privind performanțele de mediu și de propulsie, privind siguranța în funcționare și construcția vehiculelor. Este deosebit de important ca, în etapa pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. În momentul pregătirii și elaborării actelor delegate, Comisia ar trebui să garanteze transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor pertinente către Parlamentul European și Consiliu.

(22) Statele membre ar trebui să stabilească regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament și ar trebui să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile ar trebui să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

(23) Pentru a putea evalua și decide dacă este necesar să se extindă instalarea obligatorie a anumitor sisteme avansate de frânare la categorii suplimentare de motociclete, Comisia ar trebui să transmită Parlamentului European și Consiliului un raport elaborat, printre altele, pe baza datelor furnizate de statele membre cu privire la accidentele rutiere.

(24) Deși nicio dispoziție din prezentul regulament nu oprește statele membre să continue să aplice sistemele lor individuale de omologare, Comisia ar trebui să transmită Parlamentului European și Consiliului un raport referitor la funcționarea acestor sisteme naționale, bazat pe informațiile furnizate de statele membre, pentru a reanaliza dacă este necesar să se prezinte o propunere legislativă pentru armonizarea sistemelor individuale de omologare la nivelul Uniunii.

(25) În contextul revizuirii Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective ([3]), delimitarea dintre prezentul regulament și Directiva 2007/46/CE ar trebui examinată în lumina experienței câștigate de statele membre în cursul aplicării prezentului regulament, în special pentru a asigura concurența loială între categoriile de vehicule.

([1]) Decizia 97/836/CE a Consiliului (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

([2]) JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

([3]) JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

(26) Din considerente de claritate, predictibilitate, raționalizare și simplificare, precum și pentru a reduce sarcinile pentru producătorii de vehicule, prezentul regulament ar trebui să conțină un număr limitat de etape de punere în aplicare pentru introducerea unor noi niveluri ale emisiilor și a unor noi cerințe în materie de siguranță. Ar trebui să i se acorde suficient timp industriei pentru a se adapta la noile dispoziții prevăzute în prezentul regulament și la specificațiile tehnice și administrative stabilite prin actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament. Definirea în timp util a cerințelor este esențială pentru a asigura o marjă de timp suficientă pentru ca producătorii să elaboreze, să testeze și să pună în aplicare soluții tehnice privind vehiculele produse în serie și pentru ca producătorii și autoritățile de omologare din statele membre să instituie sistemele administrative necesare.

(27) Directiva 2002/24/CE și directivele individuale menționate în respectiva directivă au făcut obiectul a numeroase modificări importante. În interesul clarității, al coerenței logice și al simplificării, Directiva 2002/24/CE și directivele individuale menționate în respectiva directivă ar trebui abrogate și înlocuite printr-un regulament și un număr redus de acte delegate și de punere în aplicare. Adoptarea unui regulament garantează că dispozițiile aferente sunt direct aplicabile și că pot fi actualizate mult mai repede și mai eficient pentru a ține cont mai bine de progresul tehnic.

(28) Ar trebui abrogate următoarele directive:

— Directiva 2002/24/CE;

— Directiva 93/14/CEE a Consiliului din 5 aprilie 1993 privind sistemul de frânare al autovehiculelor cu două sau trei roți ([1]);

— Directiva 93/30/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind dispozitivele de avertizare sonoră pentru autovehiculele cu două sau trei roți ([2]);

— Directiva 93/33/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate a autovehiculelor cu două sau trei roți ([3]);

— Directiva 93/93/CEE a Consiliului din 29 octombrie 1993 privind masa și dimensiunile autovehiculelor cu două sau trei roți ([4]);

— Directiva 95/1/CE;

— 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]);

— Directiva 2000/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 martie 2000 privind vitezometrele pentru autovehiculele cu două sau trei roți ([6]);

— Directiva 2002/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 iulie 2002 privind reducerea nivelului emisiilor de poluanți provenind de la vehiculele cu motor cu două și trei roți ([7]);

— 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 roți ([8]);

— Directiva 2009/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind montarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă pe autovehicule cu două sau trei roți ([9]);

— Directiva 2009/78/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind suporții articulați pentru autovehiculele cu două roți ([10]);

— 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 roți ([11]);

— 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 roți ([12]);

— Directiva 2009/139/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind inscripționările legale ale autovehiculelor cu două sau trei roți ([13]).

(29) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume de a stabili norme armonizate privind cerințele administrative și tehnice de omologare de tip a vehiculelor din categoria L și de supraveghere a pieței acestora, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este stipulat la același articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea respectivelor obiective,

([1]) JO L 121, 15.5.1993, p. 1.
([2]) JO L 188, 29.7.1993, p. 11.
([3]) JO L 188, 29.7.1993, p. 32.
([4]) JO L 311, 14.12.1993, p. 76.
([5]) JO L 226, 18.8.1997, p. 1.
([6]) JO L 106, 3.5.2000, p. 1.
([7]) JO L 252, 20.9.2002, p. 20.
([8]) JO L 198, 30.7.2009, p. 20.
([9]) JO L 222, 25.8.2009, p. 1.
([10]) JO L 231, 3.9.2009, p. 8.
([11]) JO L 201, 1.8.2009, p. 29.
([12]) JO L 202, 4.8.2009, p. 16.
([13]) JO L 322, 9.12.2009, p. 3.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect

(1) Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative privind omologarea de tip a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi menționate la articolul 2 alineatul (1).

Prezentul regulament nu se aplică omologării vehiculelor individuale. Cu toate acestea, statele membre care acordă astfel de omologări individuale sunt obligate să accepte orice omologare de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate acordată în temeiul prezentului regulament, și nu în temeiul dispozițiilor naționale pertinente.

(2) Prezentul regulament instituie dispoziții privind supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul omologării în conformitate cu prezentul regulament. Prezentul regulament instituie de asemenea cerințele pentru supravegherea pieței pentru piesele și echipamentele pentru aceste vehicule.

(3) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării legislației privind siguranța rutieră.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică tuturor vehiculelor cu două sau trei roți și cvadriciclurilor astfel cum sunt clasificate la articolul 4 și în anexa I („vehicule din categoria L”) destinate să circule în rețeaua rutieră publică, inclusiv vehiculelor din această categorie proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, ca și pieselor și echipamentelor proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule.

Prezentul regulament se aplică și motocicletelor „enduro” [L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)], motocicletelor „trial” [L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)] și vehiculelor grele de teren de tip „Quad” (L7e-B) astfel cum sunt clasificate la articolul 4 și în anexa I.

(2) Prezentul regulament nu se aplică următoarelor vehicule:

(a) vehiculele cu o viteză maximă constructivă mai mică de 6 km/h;

(b) vehiculele destinate exclusiv utilizării de către persoanele cu handicap fizic;

(c) vehiculele destinate exclusiv a fi conduse de un pieton;

(d) vehiculele destinate utilizării exclusiv în competiții;

(e) vehiculele concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile armate, serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență;

(f) vehiculele agricole sau forestiere care fac obiectul Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere [1], mașinile care fac obiectul Directivei 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră [2] și Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice [3] și autovehiculele care fac obiectul Directivei 2007/46/CE;

(g) vehiculele destinate în principal să funcționeze în afara drumurilor și proiectate să circule pe suprafețe nepavate;

(h) vehiculele cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h;

(i) vehiculele cu autoechilibrare;

(j) vehiculele neprevăzute cu cel puțin un loc șezând;

(k) vehiculele echipate cu un loc șezând pentru conducător al cărui punct R se află la o înălțime ≤ 540 mm, în cazul categoriilor L1e, L3e și L4e, sau la o înălțime ≤ 400 mm, în cazul categoriilor L2e, L5e, L6e și L7e.

Articolul 3

Definiții

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

1. „omologare de tip” înseamnă 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;

[1] A se vedea pagina 1 din prezentul Jurnal Oficial.
[2] JO L 59, 27.2.1998, p. 1.
[3] JO L 157, 9.6.2006, p. 24.

2. „certificat de omologare de tip” înseamnă 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 pentru întregul vehicul” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

4. „omologare UE de tip” înseamnă 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” înseamnă un certificat bazat pe modelul prevăzut în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament sau în fișa de comunicare stabilită în regulamentele CEE-ONU aplicabile menționate în prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament;

6. „omologare de tip pentru un sistem” înseamnă 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;

7. „omologare de tip pentru o unitate tehnică separată” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare 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” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

9. „omologare națională de tip” înseamnă o procedură de omologare de tip prevăzută de legislația internă a unui stat membru, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;

10. „certificat de conformitate” înseamnă documentul eliberat de producător care certifică că un vehicul produs este conform cu tipul de vehicul omologat;

11. „vehiculul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip multietapă;

12. „vehicul incomplet” înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;

13. „vehicul completat” înseamnă orice vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip multietapă care îndeplinește cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;

14. „vehicul complet” înseamnă orice vehicul care nu trebuie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;

15. „sistem” înseamnă 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 adoptat în temeiul prezentului regulament;

16. „componentă” înseamnă un dispozitiv care trebuie să îndeplinească cerințele din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament, care este destinat sa 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 adoptate în temeiul prezentului regulament în cazul în care aceste acte dispun în mod specific acest lucru;

17. „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care trebuie să îndeplinească cerințele din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament și este destinat să facă parte dintr-un vehicul, al cărui tip poate fi omologat separat, dar doar în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul, în cazul în care aceste acte dispun în mod specific acest lucru;

18. „piese” înseamnă bunuri utilizate la asamblarea unui vehicul, precum și piese de schimb;

19. „echipament” înseamnă orice bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau instalate pe acesta;

20. „piese sau echipamente originale” înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării vehiculului în cauză; aceasta include piesele sau echipamente fabricate pe aceeași linie de producție ca acele piese; se prezumă, până la proba contrară, că piesele sau echipamentele constituie piese sau echipamente originale dacă producătorul certifică 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;

21. „piese de schimb” înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un autovehicul pentru a înlocui piesele inițiale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri cum ar fi lubrifianții necesari la funcționarea autovehiculului, cu excepția carburantului;

22. „siguranță în funcționare” înseamnă absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane sau a unor bunuri ca rezultat al unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor mecanice, hidraulice, pneumatice, electrice sau electronice, a componentelor sau a unităților tehnice separate;

23. „sistem de frânare avansat” înseamnă un sistem de frânare dotat cu sistem antiblocare, un sistem de frânare combinat sau ambele;

24. „sistem de frânare dotat cu sistem 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 limita gradul de alunecare a roții;

25. „sistem de frânare combinat” înseamnă:

(a) pentru vehicule din categoriile L1e și L3e: un sistem de frânare de serviciu în care cel puțin două frâne montate pe roți diferite sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi;

(b) pentru vehicule din categoria L4e: un sistem de frânare de serviciu 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 de serviciu în care frânele montate pe toate roțile sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi;

26. „sistem de iluminare cu aprindere automată” înseamnă un sistem de iluminare activat când comutatorul de contact sau comutatorul de pornire/oprire a motorului este în poziția „pornit”;

27. „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă acele componente ale unui vehicul care controlează sau reduc emisiile la țeava de evacuare și/sau emisiile evaporative;

28. „dispozitiv de schimb pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de dispozitive menit să înlocuiască dispozitivul pentru controlul poluării cu care vehiculul a fost echipat inițial, care poate fi omologat ca unitate tehnică separată;

29. „loc șezând” înseamnă:

(a) o șa în care stă fie conducătorul, fie un pasager, care este folosită prin încălecare; sau

(b) orice scaun în care poate sta cel puțin o persoană de dimensiunile unui manechin antropomorf corespunzător unui adult de sex masculin, de dimensiunea 50 percentile, în cazul conducătorului;

30. „motor cu aprindere prin compresie” sau „motor CI” înseamnă un motor termic funcționând după principiile ciclului de ardere „Diesel”;

31. „motor cu aprindere prin scânteie” sau „motor PI” înseamnă un motor termic funcționând după principiile ciclului de ardere „Otto”;

32. „vehicul hibrid” înseamnă 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;

33. „vehicul electric hibrid” înseamnă un vehicul care obține energie pentru propulsia mecanică din următoarele două surse de energie/curent stocat la bordul vehiculului:

(a) un carburant consumabil;

(b) o baterie, un condensator, un volant/generator sau alte dispozitive de stocare a energiei electrice/curentului.

Această definiție include de asemenea vehicule care obțin energie dintr-un carburant consumabil exclusiv pentru reîncărcarea dispozitivului de stocare a energiei electrice/curentului;

34. „propulsie” înseamnă un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare;

35. „putere nominală continuă maximă” înseamnă puterea maximă în 30 de minute la arborele de ieșire al unui motor electric, conform Regulamentului CEE-ONU nr. 85;

36. „putere netă maximă” înseamnă puterea maximă a unui motor cu ardere disponibilă pe standul de încercare la capătul arborelui cotit sau al unei componente echivalente;

37. „dispozitiv de invalidare” înseamnă orice element 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 posttratare a gazelor de evacuare, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi întâlnite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului;

38. „durabilitate” înseamnă capacitatea componentelor și a sistemelor de a-și păstra proprietățile, în așa fel încât performanțele de mediu prevăzute la articolul 23 și în anexa V continuă să fie respectate după parcurgerea kilometrajului specificat în anexa VII, iar siguranța în funcționare a vehiculului să fie asigurată, dacă vehiculul a fost utilizat în condiții normale sau conform destinației sale și a fost întreținut în conformitate cu recomandările producătorului;

39. „cilindree” înseamnă:

(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;

40. „emisii evaporative” înseamnă scăpările de vapori de hidrocarburi din rezervorul și circuitul de carburant ale unui autovehicul, altele decât cele din gazele de evacuare;

41. „încercare SHED” înseamnă încercarea unui vehicul în incintă închisă etanș pentru determinarea emisiilor prin evaporare, în cadrul căreia se efectuează o încercare specifică a emisiilor evaporative;

42. „sistem cu carburant gazos” înseamnă un sistem constituit din componente pentru stocarea carburantului gazos, pentru alimentare cu carburant, pentru dozare și comandă, care este instalat pe motor pentru a permite acestuia să funcționeze cu GPL, GNC sau hidrogen ca sistem mono-, bi- sau multicarburant;

43. „poluant în stare gazoasă” înseamnă emisii de gaze de evacuare care conțin monoxid de carbon (CO), oxizi de azot (NO_x) exprimați în echivalent de bioxid de azot (NO_2) și hidrocarburi (HC);

44. „emisii de evacuare” înseamnă emisiile de gaze poluante și particule la țeava de evacuare a vehiculului;

45. „particule” înseamnă 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;

46. „ciclu de încercare armonizat la nivel internațional pentru motociclete (WMTC)” înseamnă ciclul internațional armonizat WMTC de încercare în laborator a emisiilor, astfel cum este definit prin Regulamentul tehnic mondial nr. 2 al CEE-ONU;

47. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă în fața autorității de omologare de toate aspectele procesului de omologare de tip sau de autorizare, de asigurarea conformității producției și care este, de asemenea, responsabilă cu problemele de supraveghere a 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 fazele de proiectare și construcție a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată supuse procedurii de omologare;

48. „reprezentant al producătorului” înseamnă 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 sau a autorității de supraveghere a pieței și care acționează în numele producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;

49. „importator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii, care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament provenind dintr-o țară terță;

50. „distribuitor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

51. „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;

52. „înmatriculare” înseamnă autorizarea administrativă pentru punerea unui vehicul în exploatare în traficul rutier, care implică identificarea acestuia și emiterea unui număr, denumit număr de înmatriculare, ce poate fi permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;

53. „punere în exploatare” înseamnă prima utilizare în Uniune, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

54. „introducere pe piață” înseamnă punerea la dispoziție a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piese sau echipament pentru prima dată în Uniune;

55. „punere la dispoziție pe piață” înseamnă orice furnizare a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piese sau echipament spre distribuire sau utilizare pe piață în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;

56. „autoritate de omologare” înseamnă 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, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea sau refuzarea 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 sale în materie de conformitate a producției;

57. „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă o autoritate a unui stat membru responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul acestuia;

58. „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile naționale și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate puse la dispoziție pe piață respectă cerințele aplicabile stabilite în legislația de armonizare relevantă a Uniunii și că nu pun în pericol siguranța, sănătatea sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;

59. „autoritate națională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată în supravegherea pieței, controlul la frontieră sau înmatricularea într-un stat membru sau responsabilă pentru acestea pentru vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate, piese sau echipamente;

60. „serviciu tehnic” înseamnă 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, fiind posibil ca însăși autoritatea de omologare să îndeplinească aceste funcții;

61. „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;

62. „metodă de încercare virtuală” înseamnă simulări pe computer, inclusiv calcule, care demonstrează dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice ale unui act delegat adoptat în temeiul articolului 32 alineatul (6) fără a fi necesar să se recurgă la prezența fizică a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate;

63. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” (*on-board diagnostic*) înseamnă un sistem capabil să identifice localizarea probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare înregistrate în memoria unui calculator;

64. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului” înseamnă 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 comercianților autorizați și atelierelor de reparații autorizate, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații; aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor și echipamentelor în vehicule;

65. „operator independent” înseamnă întreprinderi care nu sunt comercianți autorizați sau ateliere de reparații autorizate și care sunt implicate direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor, în special reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, unelte sau piese de schimb, editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercare, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipamente pentru vehicule alimentate cu carburanți alternativi;

66. „reparator autorizat” înseamnă un prestator de servicii de reparație și întreținere pentru vehicule care funcționează în cadrul unui sistem de distribuție instituit de un furnizor de vehicule;

67. „vehicul de sfârșit de serie” înseamnă orice vehicul care face parte dintr-un stoc care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;

68. „vehicul cu două roți motorizat” („PTW”) înseamnă un autovehicul cu două roți motorizat, inclusiv bicicletele cu motor, mopedele și motocicletele cu două roți;

69. „tricicluri motorizate” înseamnă un vehicul cu trei roți motorizat care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L5e;

70. „cvadriciclu” înseamnă un vehicul cu patru roți care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L6e sau L7e;

71. „vehicul cu autoechilibrare” înseamnă 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;

72. „roți jumelate” înseamnă 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;

73. „tip de vehicul” înseamnă 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 și subcategoria;

    (b) producătorul;

    (c) șasiu, cadru, subcadru, planșeu sau structură la care sunt atașate principalele componente;

    (d) denumirea tipului dată de producător;

74. „variantă” înseamnă vehicule de același tip la care:

(a) forma caroseriei prezintă aceleași caracteristici de bază;

(b) modul de propulsie și configurația propulsiei sunt aceleași;

(c) în cazul în care un motor termic face parte din sistemul de propulsie, ciclul de funcționare al motorului este același;

(d) numărul de cilindri și dispunerea acestora sunt aceleași;

(e) tipul de cutie de viteze este același;

(f) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei în ordine de mers 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 cilindreei motorului (în cazul unui motor cu ardere internă) nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută; și

(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;

75. „versiune a unei variante” înseamnă un vehicul care constă într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare menționat la articolul 29 alineatul (10);

76. „motor cu ardere externă” înseamnă un motor termic în care camerele de ardere și de detentă sunt separate fizic și în care un fluid de lucru intern este încălzit prin ardere într-o sursă externă; căldura arderii externe dilată fluidul de lucru intern, care apoi prin expansiune acționează asupra mecanismului motorului, producând mișcare și lucru mecanic util;

77. „grup propulsor” înseamnă 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 pentru protecția mediului, inclusiv sistemele de reducere a zgomotului sau de limitare a emisiilor poluante, 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);

78. „vehicul monocarburant” înseamnă un vehicul proiectat pentru a funcționa în principal cu un singur tip de carburant;

79. „vehicul monocarburant cu gaz” înseamnă un vehicul monocarburant care funcționează în principal cu GPL, GN/biometan sau hidrogen, dar care poate fi prevăzut și cu un sistem pe benzină numai pentru scopuri de urgență sau numai pentru demarare, rezervorul de benzină având o capacitate de cel mult 5 litri de benzină;

80. „E5” înseamnă un amestec de carburanți din 5 % etanol anhidru și 95 % benzină;

81. „GPL” înseamnă gaz petrolier lichefiat compus din propan și butan lichefiate prin stocare sub presiune;

82. „GN” înseamnă gaz natural cu un conținut foarte ridicat de metan;

83. „biometan” înseamnă un gaz natural regenerabil format din surse organice care într-o stare inițială constituie „biogaz”, dar care apoi este curățat printr-un proces numit „conversie din biogaz în biometan” care îndepărtează impuritățile din biogaz cum ar fi dioxidul de carbon, siloxanii și hidrogenul sulfurat (H_2S);

84. „vehicul bicarburant” înseamnă un vehicul cu două sisteme separate de stocare a carburantului și care poate funcționa pe rând cu doi carburanți diferiți și care este proiectat să funcționeze numai cu un singur carburant la un moment dat;

85. „vehicul bicarburant cu gaz” înseamnă un vehicul bicarburant care poate funcționa cu benzină, precum și fie cu GPL, GN/biometan sau hidrogen;

86. „vehicul multicarburant” înseamnă un vehicul cu un sistem de stocare a carburantului care poate funcționa cu amestecuri diferite de doi sau mai mulți carburanți;

87. „E85” înseamnă un amestec de carburanți din 85 % etanol anhidru și 15 % benzină;

88. „vehicul multicarburant cu etanol” înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu benzină sau cu un amestec de benzină și etanol de până la 85 % amestec de etanol;

89. „H_2NG” înseamnă un amestec de carburanți din hidrogen și gaz natural;

90. „vehicul multicarburant cu H_2NG” înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu diverse amestecuri de hidrogen și GN/biometan;

91. „vehicul multicarburant cu biodiesel” înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu motorină minerală sau cu un amestec de motorină minerală și biodiesel;

92. „B5” înseamnă un amestec de carburanți din 5 % biomotorină și 95 % motorină din petrol;

93. „biomotorină” înseamnă un carburant de tip motorină bazat pe uleiuri vegetale sau grăsimi animale și constând în alchilesteri cu lanț lung produși de o manieră sustenabilă;

94. „vehicul pur electric” înseamnă un vehicul propulsat de:

(a) un sistem care constă în unul sau mai multe dispozitive de stocare a energiei, unul sau mai multe dispozitive de condiționare a puterii și una sau mai multe mașini electrice care convertesc energia electrică stocată în energie mecanică transmisă la nivelul roților pentru propulsarea vehiculului;

(b) un sistem de propulsie electrică auxiliar montat pe un vehicul proiectat pentru propulsie prin pedalare;

95. „vehicul cu pilă de combustie cu hidrogen” înseamnă un vehicul alimentat de o pilă de combustie care convertește energia chimică din hidrogen în energie electrică destinată propulsiei vehiculului;

96. „punctul R” sau „punctul de ședere de referință” înseamnă un punct definit pe planurile constructorului vehiculului pentru fiecare loc șezând și stabilit în raport cu sistemul de referință tridimensional.

Trimiterile în prezentul regulament la cerințele, procedurile sau aranjamentele prevăzute în prezentul regulament se interpretează ca trimiteri la astfel de cerințe, proceduri sau aranjamente astfel cum sunt prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.

Articolul 4

Categorii de vehicule

(1) Vehiculele din categoria L cuprind vehicule motorizate cu două, trei și patru roți conform categoriilor definite la prezentul articol și în anexa I, inclusiv bicicletele cu motor, mopedele cu două și trei roți, motocicletele cu două și trei roți, motocicletele cu ataș, vehiculele rutiere de tip „Quad” ușoare și grele și cvadrimobilele 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 cu motor ușoare cu două roți), cu subcategoriile:

(i) vehicule L1e-A (biciclete cu motor);

(ii) vehicule L1e-B (moped cu două roți);

(b) vehicule din categoria L2e (moped cu trei roți), clasificate în diferite subcategorii:

(i) vehicule din categoria L2e-P (mopede cu trei roți destinate transportului de pasageri);

(ii) vehicule din categoria L2e-U (mopede cu trei roți proiectate pentru scopuri utilitare);

(c) vehicule din categoria L3e (motociclete cu două roți), clasificate în diferite subcategorii după:

(i) performanțele motocicletelor ([1]), cu subcategoriile:

— vehicule din subcategoria L3e-A1 (motociclete cu performanțe scăzute);

— vehicule din subcategoria L3e-A2 (motociclete cu performanțe medii);

— vehicule din subcategoria L3e-A3 (motociclete cu performanțe ridicate);

(ii) utilizare specială:

— L3e-A1E, L3e-A2E sau L3e-A3E (motociclete „enduro”);

— L3e-A1T, L3e-A2T sau L3e-A3T (motociclete „trial”);

(d) vehicule din categoria L4e (motociclete cu două roți cu ataș);

(e) vehicule din categoria L5e (tricicluri motorizate), cu subcategoriile:

(i) vehicule din subcategoria L5e-A (tricicluri): vehicule destinate în principal transportului de pasageri;

(ii) vehicule din subcategoria L5E-B (tricicluri utilitare): tricicluri utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri;

(f) vehicule din categoria L6e (cvadricicluri ușoare), cu subcategoriile:

(i) vehicule L6e-A (vehicule rutiere de tip „Quad” ușoare);

(ii) vehicule L6e-B (cvadrimobile ușoare), cu subcategoriile:

— vehicule L6e-BU (cvadrimobile ușoare pentru scopuri utilitare): vehicule utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri;

— vehicule L6e-BP (cvadrimobile ușoare pentru transportul de pasageri): vehicule destinate în principal transportului de pasageri;

(g) vehicule din categoria L7e (cvadricicluri grele), cu subcategoriile:

([1]) Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO L 403, 30.12.2006, p. 18): a se vedea definițiile performanțelor, categoriile A1 și A2, în articolul 4 alineatul (3) literele (a) și (b).

(i) vehicule din categoria L7e-A (vehicule rutiere de tip „Quad” grele), cu subcategoriile:

— L7e-A1: vehicule rutiere A1 de tip „Quad”;

— L7e-A2: vehicule rutiere A2 de tip „Quad”;

(ii) vehicule din categoria L7e-B (vehicule de teren de tip „Quad” grele), cu subcategoriile:

— L7e-B1: vehicule de teren de tip „Quad”;

— L7e-B2: vehicule de tip „buggy” cu locuri alăturate;

(iii) vehicule din categoria L7e-C (cvadrimobile grele), cu subcategoriile:

— vehicule L7e-CU (cvadrimobile grele cu scop utilitar): vehicule utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri;

— vehicule L7e-CP (cvadrimobile grele pentru transportul de persoane): vehicule destinate în principal transportului de pasageri.

(3) Vehiculele din categoria L enumerate la alineatul (2) sunt clasificate și după modul de propulsie:

(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 carburant, orice vehicul echipat cu un astfel de sistem de propulsie este asimilat unui vehicul care funcționează cu carburant gazos;

(d) propulsate de un motor electric;

(e) un vehicul hibrid care combină orice configurație de propulsie menționată la literele (a), (b), (c) sau (d) din prezentul alineat 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), un 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 L1e-A și L1e-B, precum și categoriei L3e cu subcategoriile sale L3e-A1, L3e-A2 și L3e-A3;

(b) categoriei L2e și categoriei L5e cu subcategoriile sale L5e-A și L5e-B;

(c) categoriei L6e cu subcategoriile sale L6e-A și L6e-B și categoriei L7e cu subcategoriile sale L7e-A, L7e-B și L7e-C;

(d) precum și oricărei secvențe logice de categorii și subcategorii propuse de producător și omologate de autoritatea de omologare.

(5) Fără a aduce atingere criteriilor de (sub)clasificare de la alineatele (1)-(4) din prezentul articol și din anexa I, se aplică subcategoriile suplimentare stabilite în anexa V pentru a armoniza procedurile de încercare ecologică la nivel internațional prin referire la regulamentele CEE-ONU și la regulamentele tehnice mondiale ale CEE-ONU.

Articolul 5

Determinarea masei în ordine de mers

(1) Masa în ordine de mers a unui vehicul de categoria L este determinată prin măsurarea masei vehiculului fără încărcătură gata de utilizare normală și include masa:

(a) lichidelor;

(b) echipamentelor standard în conformitate cu specificațiile producătorului;

(c) „carburantului” din rezervorul (rezervoarele) de carburant, care se umple (umplu) la cel puțin 90 % din capacitate.

În sensul prezentei litere:

(i) dacă un vehicul este propulsat cu „carburant lichid”, acesta este considerat „carburant”;

(ii) dacă un vehicul este propulsat cu un „amestec carburant/ulei” lichid:

— dacă carburantul pentru propulsia vehiculului și uleiul de lubrifiere sunt amestecate în prealabil, atunci acest „amestec prealabil” este considerat „carburant”;

— dacă carburantul pentru propulsia vehiculului și uleiul de lubrifiere sunt stocate separat, atunci doar „carburantul” care propulsează vehiculul este considerat „carburant”; sau

(iii) dacă un vehicul este propulsat de un carburant gazos sau un carburant gazos lichefiat sau funcționează pe bază de aer comprimat, masa de „carburant” din rezervorul (rezervoarele) de carburant gazos poate fi considerată 0 kg;

(d) caroseriei, a cabinei, a ușilor; și

(e) geamurilor, a dispozitivelor de cuplare, a roții (roților) de rezervă, precum și masa uneltelor.

(2) Masa în ordine de mers a unui vehicul de categoria L exclude masa:

(a) conducătorului (75 kg) și a pasagerului (65 kg);

(b) mașinilor sau a echipamentelor instalate pe zona platformei de încărcare;

(c) bateriilor de propulsie, în cazul unui vehicul hibrid sau pur electric;

(d) în cazul unui/unor vehicul(e) mono-, bi- sau multicarburant, a sistemelor de alimentare cu carburant gazos, precum și a rezervoarelor de stocare a carburantului gazos; și

(e) în cazul propulsiei cu aer precomprimat, a rezervorului (rezervoarelor) pentru stocarea aerului comprimat.

CAPITOLUL II

OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 6

Obligațiile statelor membre

(1) Statele membre instituie sau desemnează autoritățile de omologare având competențe în materie de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței cărora le încredințează problemele legate de supravegherea pieței în conformitate cu prezentul regulament. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților în cauză.

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. Comisia publică pe site-ul său internet o listă a autorităților de omologare și detalii în ceea ce le privește.

(2) Statele membre permit introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament.

(3) Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor 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 piață.

Articolul 7

Obligații 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 8

Măsuri de supraveghere a pieței

(1) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritățile de supraveghere a pieței efectuează, la nivelul corespunzător, controale adecvate ale documentelor, ținând seama de principiile stabilite legate de evaluarea riscurilor, plângeri și alte informații.

Autoritățile de supraveghere a pieței le pot solicita operatorilor economici să le pună la dispoziție anumite documente și informații considerate necesare în vederea desfășurării activității de supraveghere.

În cazul în care operatorii economici prezintă certificate de conformitate, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama de acestea în mod corespunzător.

(2) În cazul pieselor și echipamentelor diferite de cele acoperite la alineatul (1) din prezentul articol, articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică în întregime.

Articolul 9

Obligațiile producătorilor

(1) La introducerea pe piață 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 prezentului regulament.

(2) În cazul omologării de tip multietapă, 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 sistemelor modificate.

(3) 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 cu cerințele care se aplică în cazul categoriei de vehicule căreia îi aparține vehiculul modificat.

(4) 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.

(5) Producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu sarcini de supraveghere a pieței, care poate fi reprezentantul menționat la alineatul (4) sau un reprezentant suplimentar.

(6) 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.

(7) În conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, producătorii se asigură că există proceduri care garantează că producția de serie rămâne în conformitate cu tipul omologat. 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 conformitate cu capitolul VI.

(8) Pe lângă marcajul reglementar și mărcile de omologare de tip care, în conformitate cu articolul 39, trebuie inscripționate pe vehicule, componente sau unități tehnice separate, producătorii acestora indică numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa din Uniune la care pot fi contactați pe vehiculele, componentele sau unitățile lor tehnice separate puse la dispoziție pe piață sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.

(9) 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 10

Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav

(1) Producătorii care sunt de părere sau au motive să presupună că introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate a acestora nu este în conformitate cu prezentul regulament sau cu actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament 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.

Producătorul informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea, dând detalii, în special, cu privire la neconformitate și la eventualele măsuri corective luate.

(2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, producătorii informează imediat în legătură cu aceasta autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul a fost pus la dispoziție pe piață sau pus în exploatare, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.

(3) Producătorii țin la dispoziția autorităților de omologare, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani după introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, dosarul de omologare menționat la articolul 29 alineatul (10) și, în plus, producătorul vehiculului păstrează în aceleași condiții o copie a certificatului de conformitate menționat la articolul 38.

(4) La cererea motivată a unei autorități naționale, producătorii îi furnizează acesteia, prin autoritatea de omologare, o copie a certificatului UE de omologare de tip sau autorizația menționată la articolul 51 alineatul (1), demonstrând conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate, într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză. Producătorii cooperează cu autoritatea națională cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care au fost introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.

Articolul 11

Obligațiile reprezentanților producătorului cu privire la supravegherea pieței

Reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Mandatul respectiv permite unui reprezentant cel puțin următoarele:

(a) să aibă acces la dosarul informativ menționat la articolul 27 și certificatul de conformitate menționat la articolul 38, astfel încât acestea să poată fi puse la dispoziția autorităților de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani după introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate;

(b) la cererea motivată din partea unei autorități de omologare, pune la dispoziția acesteia toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate;

(c) cooperează cu autoritățile de omologare sau de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului său.

Articolul 12

Obligațiile importatorilor

(1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care fie au primit omologarea UE de tip, fie îndeplinesc cerințele pentru omologarea națională, sau piese sau echipamente care se supun în întregime cerințelor Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

(2) Înainte de introducerea pe piață a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată omologată de tip, importatorii se asigură că dispun de un dosar de omologare ce respectă articolul 29 alineatul (10) și că sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară și respectă cerințele articolului 9 alineatul (8). În cazul unui vehicul, importatorul verifică dacă vehiculul este însoțit de certificatul de conformitate corespunzător.

(3) În cazul în care importatorii sunt de părere sau au motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament nu respectă cerințele din prezentul regulament și, în special, că nu corespunde tipului omologat, aceștia nu introduc pe piață, nu permit punerea sa în exploatare și nici înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate atât timp cât conformitatea acestora nu a fost restabilită. În plus, atunci când importatorul este de părere sau are motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, acesta informează producătorul și autoritățile de supraveghere a pieței. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, acesta informează în acest sens, de asemenea, autoritatea de omologare care a acordat omologarea.

(4) Importatorii indică numele lor, denumirea înregistrată sau marca înregistrată a acestora, precum și adresa la care pot fi contactați pe vehicul, sistem, componentă, unitatea tehnică separată, piesă sau echipament sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul.

(5) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit(ă) de instrucțiuni și informații, în conformitate cu dispozițiile articolului 55, în limba sau 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 grave prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament, importatorii, pentru protecția sănătății și a siguranței consumatorilor, investighează și, după caz, întocmesc un registru de reclamații și de rechemări ale unor vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente și informează constant distribuitorii în legătură cu această monitorizare.

Articolul 13

Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav

(1) Importatorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care le-au introdus pe piață 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, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, importatorii informează imediat producătorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care produsul a fost introdus pe piață. Importatorul îi informează de asemenea cu privire la orice acțiune întreprinsă furnizând detalii, în special cu privire la riscul grav și la măsurile corective întreprinse de producător.

(3) Importatorii păstrează o copie a certificatului de conformitate la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a vehiculului și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate și se asigură că dosarul de omologare menționat la articolul 29 alineatul (10) poate fi pus la dispoziția acestor autorități, la cerere.

(4) La cererea motivată a unei autorități naționale, importatorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea 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, unitate tehnică separată, piesă sau echipament pe care l-au introdus pe piață.

Articolul 14

Obligațiile distribuitorilor

(1) La punerea la dispoziție pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, distribuitorii acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.

(2) Înainte de punerea la dispoziție pe piață, de înmatricularea sau de punerea în exploatare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii verifică dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marcajul reglementar sau marca de omologare de tip necesară, dacă sunt însoțite de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată urmează să fie pusă la dispoziție pe piață și dacă importatorul și producătorul au respectat cerințele specificate la articolul 12 alineatele (2) și (4) și la articolul 39 alineatele (1) și (2).

(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 15

Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav

(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 nu va pune la dispoziție pe piață, înmatricula sau pune în exploatare vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată 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 au pus-o la dispoziție pe piață sau au înmatriculat-o sau pentru a cărei punere în exploatare sunt răspunzători nu este în conformitate cu prezentul regulament informează producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se adoptă în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) sau cu articolul 13 alineatul (1) măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul.

(3) Atunci când un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, distribuitorii informează imediat producătorul, importatorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței ale statelor membre în care a fost pus la dispoziție pe piață. Distribuitorul îi informează de asemenea cu privire la orice măsură luată, furnizând detalii, în special în legătură cu riscul grav și cu orice măsură corectivă întreprinsă de producător.

(4) La cererea motivată a unei autorități naționale, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 10 alineatul (4) sau că importatorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 13 alineatul (3). Distribuitorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piață.

Articolul 16

Cazuri în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor

În sensul prezentului regulament, un importator sau distribuitor este considerat producător și este supus obligațiilor care revin producătorului în temeiul articolelor 9-11 atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață, 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 în așa fel încât conformitatea cu cerințele aplicabile riscă să fie afectată.

Articolul 17

Identificarea operatorilor economici

Operatorii economici, la cerere, pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de zece ani pentru un vehicul și de cinci ani pentru un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament, datele de identificare ale:

(a) oricărui operator economic care le-a furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

(b) oricărui operator economic căruia i-au furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament.

CAPITOLUL III

CERINȚE DE FOND

Articolul 18

Cerințe de fond generale

(1) Vehiculele din categoria L, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate acestora satisfac cerințele referitoare la (sub)categoriile de vehicule corespunzătoare precizate în anexele II-VIII.

(2) Vehiculele din categoria L sau sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate ale acestora, a căror compatibilitate electromagnetică face obiectul actelor delegate menționate la alineatul (3) din prezentul articol privind construcția vehiculelor și al actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, nu se supun Directivei 2004/108/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 2004 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la compatibilitatea electromagnetică ([1]).

(3) Pentru a completa cerințele referitoare la omologarea de tip a vehiculelor din categoria L stabilite în prezentul regulament, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 75 cu privire la cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare rezumate în anexa II părțile A, B și C, asigurând, astfel, un grad înalt de siguranță și de protecție a mediului conform definiției din dispozițiile corespunzătoare ale prezentului regulament. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

([1]) JO L 390, 31.12.2004, p. 24.

Articolul 19

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 dintre următoarele condiții:

(a) necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru a asigura funcționarea în siguranță a vehiculului;

(b) dispozitivul nu funcționează mai mult decât este necesar pentru pornirea motorului;

(c) 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 adoptate în temeiul prezentului regulament.

Articolul 20

Măsuri pentru producători cu privire la modificarea grupului propulsor al vehiculelor

(1) Producătorii de vehicule echipează vehiculele din categoria L, cu excepția subcategoriilor L3e-A3 și L4e-A3, cu caracteristici speciale menite să împiedice intervențiile neautorizate asupra grupului propulsor, sub forma unei serii de cerințe și specificații tehnice cu scopul:

(a) de 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 proiectată maximă a vehiculului stabilite oficial în timpul procedurii de omologare de tip urmate de producătorul vehiculului; și/sau

(b) de a preveni efecte nocive asupra mediului.

(2) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolului 75 privind cerințele specifice cu privire la măsurile vizate la alineatul (1) și pentru a facilita respectarea alineatului (4). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(3) După o modificare a grupului propulsor, orice vehicul trebuie să satisfacă cerințele tehnice corespunzătoare categoriei sau subcategoriei căreia vehiculul îi aparținea inițial sau, după caz, cerințele noii categorii sau subcategorii a acestuia care era în vigoare la momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în exploatare a vehiculului inițial, inclusiv ultimele modificări ale acestor cerințe.

În cazul în care producătorul vehiculului proiectează grupul propulsor al unui tip de vehicul astfel încât să permită modificarea sa astfel încât vehiculul nu ar mai fi conform tipului omologat, dar ar corespunde unei variante sau versiuni suplimentare, producătorul vehiculului include în cerere informațiile relevante cu privire la fiecare variantă sau versiune astfel creată, fiecare variantă și versiune fiind omologată de tip în mod explicit. Dacă vehiculul modificat intră într-o categorie sau subcategorie nouă, se face o cerere pentru o nouă omologare de tip.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (1), pentru a evita modificările și ajustările cu efecte adverse asupra siguranței în funcționare sau asupra performanțelor de mediu ale vehiculului, producătorul depune eforturi, prin aplicarea celor mai bune practici de inginerie, în vederea prevenirii posibilității de a realiza tehnic asemenea modificări sau ajustări, cu excepția cazului în care aceste modificări sau ajustări sunt declarate explicit și sunt conținute în dosarul informativ și sunt, astfel, acoperite de omologarea de tip.

Articolul 21

Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord

(1) Vehiculele din categoria L sunt echipate cu un sistem OBD care respectă cerințele de funcționare și procedurile de încercare stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (5) și de la datele de aplicare stabilite în anexa IV.

(2) De la datele stabilite la punctul 1.8.1 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e-A, L6e-A și L7e-A sunt echipate cu un sistem OBD de etapa I care monitorizează toate defecțiunile sistemului de control al emisiilor la nivel de circuit electric și dispozitiv electronic și raportează aceste defecțiuni care determină depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B1.

(3) De la datele stabilite la punctul 1.8.2 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e-L7e sunt echipate cu un sistem OBD de etapa I care monitorizează toate defecțiunile sistemului de control al emisiilor la nivel de circuit electric și dispozitiv electronic și care este activat la depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B2. Sistemele OBD de etapa I pentru vehiculele din (sub)categoriile respective raportează, de asemenea, activarea unui mod de funcționare care reduce în mod semnificativ cuplul motorului.

(4) De la datele stabilite la punctul 1.8.3 din anexa IV și sub rezerva articolului 23 alineatul (5), vehiculele din (sub)categoriile L3e, L5e-A, L6e-A și L7e-A sunt echipate, în plus, cu un sistem OBD de etapa II care monitorizează și raportează defecțiunile și degradarea sistemului de control al emisiilor care determină depășirea limitelor de emisie OBD stabilite în anexa VI punctul B2.

(5) Pentru a armoniza raportarea efectuată de sistemul OBD a defectelor în materie de siguranță în funcționare sau ale sistemului de control al emisiilor și pentru a facilita repararea efectivă și eficientă a unui vehicul, se deleagă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind 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)-(4), în conformitate cu anexa II partea C punctul 11 și încercarea de tipul VIII menționată în anexa V.

Articolul 22

Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor

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

(2) Producătorul se asigură că siguranța în funcționare a vehiculului rămâne asigurată pe întreaga durată normală de viață a vehiculului, dacă acesta este folosit în condiții normale și este întreținut în conformitate cu recomandările producătorului. Producătorul va furniza o declarație în dosarul informativ prin care confirmă că anduranța sistemelor, a pieselor și a echipamentelor de importanță critică pentru siguranța în funcționare este garantată prin încercări adecvate și prin folosirea de bune practici de inginerie.

(3) 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 adoptat în temeiul alineatului (5).

(4) Componentele vehiculelor, ale căror pericole de natură electrică fac obiectul actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, nu se supun Directivei 2006/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la echipamentele electrice destinate utilizării în cadrul unor anumite limite de tensiune ([1]).

(5) Pentru a asigura obținerea unui nivel înalt de siguranță în funcționare, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind cerințele specifice enumerate în anexa II partea B cu privire la siguranța în funcționare a vehiculelor și, dacă este cazul, se bazează pe cerințele suplimentare referitoare la siguranța funcțională enumerate în anexa VIII. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(6) Comisia adoptă într-o a doua etapă, până la 31 decembrie 2020, un act delegat în conformitate cu articolul 75 pentru a armoniza cerințele și încercările privind ciclul normal de viață pentru a garanta integritatea structurii vehiculului conform anexei II partea B punctul 17.

(7) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea elaborării unui model pentru declarația producătorului. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).

Articolul 23

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 omologate de tip îndeplinesc cerințele legate de performanțele de mediu astfel cum se specifică în anexele II, V și VI și în limitele parcursului pentru durabilitate stabilit în anexa VII.

(2) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate corespund procedurilor și cerințelor de încercare stabilite în anexa V în limitele datelor de aplicare stabilite în anexa IV, care urmează să fie stabilite prin actul delegat adoptat în temeiul alineatului (12) din prezentul articol.

(3) Producătorii se asigură că cerințele de omologare de tip cu privire la verificarea durabilității sunt îndeplinite. La alegerea producătorului, este utilizată una dintre următoarele proceduri de încercare pentru a demonstra autorității de omologare 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 integrale:

Vehiculele de încercare parcurg fizic distanța integrală stabilită în anexa VII partea A și sunt încercate în conformitate cu procedura stabilită în încercarea de tipul V stabilită în actul delegat adoptat în temeiul alineatului (12) din prezentul articol. Rezultatele încercărilor de emisii până inclusiv la distanța integrală stabilită în anexa VII partea A sunt mai mici decât pragurile de mediu stabilite în anexa VI partea A.

(b) încercarea de durabilitate propriu-zisă a vehiculului prin parcurgerea parțială a distanței:

Vehiculele de încercare parcurg fizic minim 50 % din distanța integrală stabilită în anexa VII partea A și sunt încercate în conformitate cu procedura stabilită în încercarea de tipul V stabilită în actul delegat adoptat în temeiul alineatului (12) din prezentul articol. După cum se specifică în actul respectiv, rezultatele încercării se extrapolează până la distanța integrală stabilită în anexa VII partea A. Atât rezultatele încercării, cât și rezultatele extrapolate trebuie să fie inferioare pragurilor de mediu specificate în anexa VI partea A.

(c) procedura matematică de durabilitate:

Pentru fiecare componentă a emisiilor, produsul înmulțirii factorului de deteriorare stabilit în anexa VII partea B cu rezultatul încercării de mediu a unui vehicul care a parcurs mai mult de 100 km după prima pornire de la sfârșitul liniei de producție trebuie să fie mai mic decât pragul de mediu stabilit în anexa VI partea A.

([1]) JO L 374, 27.12.2006, p. 10.

(4) Până la 1 ianuarie 2016, 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, VII și VIII specificate la anexa V.

Studiul va cumula și evalua ultimele date științifice, rezultatele cercetării științifice, precum și datele privind modelarea și rentabilitatea pentru a stabili măsuri de politică definitive prin confirmarea și definitivarea aplicării nivelului Euro 5 specificat în anexa IV și a cerințelor de mediu Euro 5 stabilite în anexa V, în anexa VI punctele A2, B2 și C2 și în anexa VII privind parcursurile pentru durabilitate și factorii de deteriorare din nivelul Euro 5.

(5) Pe baza concluziilor studiului menționat la alineatul (4), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului până la 31 decembrie 2016 un raport privind cele ce urmează:

(a) datele pentru aplicarea nivelului Euro 5 menționate în anexa IV;

(b) valorile limitelor de emisie Euro 5 menționate în anexa VI punctul A2 și pragurile OBD menționate în anexa VI punctul B2;

(c) toate noile tipuri de vehicule din (sub)categoriile L3e, L5e, L6e-A și L7e-A care corespund nivelului Euro 5 sunt echipate, pe lângă sistemele OBD I, cu sisteme OBD II;

(d) parcursul pentru determinarea durabilității pentru nivelul Euro 5 menționat în anexa VII partea A și factorii de deteriorare pentru nivelul Euro 5 menționați în anexa VII partea B.

Comisia întocmește propunerile legislative corespunzătoare în lumina raportului respectiv.

(6) Bazându-se pe rezultatele studiului de impact asupra mediului, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 75, determinând care dintre (sub)categoriile L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B și L7e-C pentru nivelul Euro 5 urmează să fie supuse unei încercări SHED sau unei încercări de permeabilitate a rezervorului și a circuitului de carburant respectând limitele de încercare enumerate în anexa VI punctul C2.

(7) Producătorii garantează că vehiculele din categoria L respectă cerințele de încercare aplicabile privind performanțele de mediu pentru omologare și extindere, conform datelor din anexa V partea A.

(8) În ceea ce privește încercarea de tipul I, limita de emisii pentru motocicletele L3e-AxE („enduro”, x = 1, 2 sau 3) și L3e-AxT („trial”, x = 1, 2 sau 3) este suma care rezultă din adunarea L_2 (THC) și L_3 (NO_x) din anexa VI partea A. Rezultatele încercărilor de emisii (NO_x + THC) sunt mai mici sau egale cu această limită ($L_2 + L_3$).

(9) Vehiculele din categoria L4e îndeplinesc 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, se supune încercării fie ansamblul complet al vehiculul motorizat de bază cu ataș, fie doar vehiculul motorizat de bază fără ataș, după caz.

(10) Producătorii se asigură că toate dispozitivele de schimb pentru controlul poluării introduse pe piață sau puse în exploatare în Uniune 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, Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind specificațiile tehnice detaliate privind cerințele de mediu pentru aspectele menționate la alineatele (1), (2), (3), (6) și (7) din prezentul articol, inclusiv procedurile de încercare.

Articolul 24

Cerințe de mediu suplimentare cu privire la gazele cu efect de seră, la consumul de carburant și la consumul de energie electrică și autonomia electrică

(1) Emisiile de bioxid de carbon (CO_2) se determină cu ajutorul ciclului aplicabil de încercare în laborator a emisiilor efectuat de producător, ale cărui rezultate sunt comunicate de producător autorității de omologare. Consumul de carburant și/sau consumul de energie electrică și autonomia electrică fie sunt calculate pe baza rezultatelor încercărilor în laborator a emisiilor efectuate la omologarea de tip, fie sunt observate de serviciul tehnic și comunicate autorității de omologare.

(2) Rezultatele măsurării emisiilor de CO_2, rezultatele calculului sau măsurării consumului de carburant, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice se înscriu în dosarul informativ conform specificațiilor din actul de punere în aplicare menționat la articolul 27 alineatul (4), iar informațiile relevante sunt indicate și în certificatul de conformitate.

În completarea indicațiilor din certificatul de conformitate, producătorii se asigură că datele privind emisiile de CO_2, consumul de carburant, consumul de energie electrică și autonomia electrică sunt comunicate și cumpărătorului la cumpărarea unui vehicul nou, într-un format pe care aceștia îl consideră corespunzător.

(3) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 cu privire la cerințele procedurii de încercare pentru încercarea de tipul VII cu privire la metodele de măsurare a emisiilor de CO_2 și de calculare și măsurare a consumului de carburant, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice.

CAPITOLUL IV

PROCEDURI DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 25

Proceduri de omologare UE de tip

(1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri:

(a) omologarea de tip în etape succesive;

(b) omologarea de tip într-o singură etapă;

(c) omologarea de tip mixtă.

În plus, producătorul categoriilor de vehicule menționate la alineatul (5) poate alege omologarea de tip multietapă.

Doar procedura de omologare de tip într-o singură etapă este aplicabilă în cazul omologării de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate.

(2) „Omologare de tip în etape 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 etapă, la omologarea de tip a întregului vehicul.

(3) „Omologarea de tip într-o singură etapă" constă în omologarea unui vehicul ca întreg, într-o singură operație.

(4) „Omologarea de tip mixtă" înseamnă o procedură de omologare de tip în etape succesive în cazul căreia se realizează una sau mai multe omologări de sisteme în ultimul stadiu al omologării întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea unor certificate de omologare UE de tip pentru sistemele respective.

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

Omologarea de tip multietapă se acordă pentru un tip de vehicul incomplet sau completat care respectă datele din dosarul informativ prevăzut la articolul 27 și cerințele tehnice specificate în actele aplicabile enumerate în anexa II, ținând seama de stadiul de completare al vehiculului.

(6) Omologarea de tip pentru etapa finală se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat că vehiculul omologat de tip în etapa finală satisface, la momentul respectiv, toate cerințele tehnice aplicabile. Aceasta include o verificare a documentelor pentru toate cerințele prevăzute în omologarea de tip pentru un vehicul incomplet acordată în cadrul procedurii multietapă, chiar dacă este emisă pentru o categorie sau o subcategorie diferită de vehicul.

Omologarea de tip multietapă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf se aplică numai vehiculelor din subcategoriile L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU și L7e-CU.

(7) Alegerea procedurii de omologare nu aduce atingere cerințelor de fond aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le satisfacă la momentul eliberării omologării de tip pentru întregul vehicul.

(8) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a stabili reglementări detaliate privind procedurile de omologare de tip. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

Articolul 26

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 27

Dosarul informativ

(1) Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar informativ.

(2) Dosarul informativ conține următoarele elemente:

(a) un document informativ;

(b) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații;

(c) pentru vehicule, indicarea procedurii (procedurilor) alese în conformitate cu articolul 25 alineatul (1);

(d) orice informații suplimentare solicitate de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare a omologării de tip.

(3) Dosarul informativ poate fi furnizat pe suport de hârtie sau într-un format electronic care este acceptat de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare.

(4) Comisia stabilește prin acte de punere în aplicare modele pentru documentul informativ și pentru dosarul informativ. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

Articolul 28

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

(1) În conformitate cu articolul 27, cererea de omologare multietapă este însoțită de dosarul informativ, precum și de setul complet de certificate de omologare de tip necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile menționate în anexa II.

În cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în temeiul actelor aplicabile specificate în anexa II, autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ corespunzător până în momentul acordării sau al refuzului omologării.

(2) Cererea de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de un dosar informativ astfel cum este prevăzut la articolul 27, conținând toate informațiile pertinente în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în legătură cu respectivele acte aplicabile.

(3) În cazul unei proceduri de omologare de tip mixte, dosarul informativ este însoțit de unul sau mai multe certificate de omologare necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile menționate în anexa II și include, dacă nu este prezentat niciun certificat de omologare, informațiile relevante solicitate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în legătură cu respectivele acte aplicabile.

(4) Fără a aduce atingere alineatelor (1), (2) și (3), pentru omologarea de tip multietapă se furnizează următoarele informații:

(a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și ale certificatelor de omologare UE de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare a vehiculului de bază;

(b) în cea de a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ 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 fabricație anterior, precum și detalii complete privind orice modificări sau completări aduse vehiculului de producător.

Informațiile specificate la literele (a) și (b) din primul paragraf al prezentului alineat pot fi furnizate în conformitate cu alineatul (3).

(5) 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 a facilita efectuarea încercărilor respective.

CAPITOLUL V

DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 29

Dispoziții generale

(1) Autoritățile de omologare acordă omologarea UE de tip numai după ce au verificat conformitatea aranjamentelor de producție specificate la articolul 33 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 prezentul capitol.

(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 grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice. În acest caz, autoritatea de omologare în cauză trimite neîntârziat autorităților de omologare ale 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 numerotează în conformitate cu sistemul armonizat prevăzut de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(5) În termen de o lună de la eliberarea certificatului de omologare UE de tip, 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 printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia respectivă poate fi trimisă și prin fișier electronic securizat.

(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 statului membru respectiv, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de omologare UE de tip cerut, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia respectivă poate fi trimisă și prin fișier electronic securizat.

(9) La solicitarea Comisiei, autoritatea de omologare transmite și acesteia informațiile specificate la alineatele (5)-(8) de mai sus.

(10) Autoritatea de omologare pregătește dosarul de omologare constând în dosarul informativ însoțit de rapoarte de încercare și de orice alte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării funcțiilor care le revin. Dosarul de omologare include un opis în care este precizat conținutul dosarului 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 etapelor succesive din gestionarea omologării UE de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor. Autoritatea de omologare pune la dispoziție informațiile din dosarul de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la încetarea valabilității omologării corespunzătoare.

Articolul 30

Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip

(1) Certificatul de omologare UE de tip conține, în anexă, următoarele:

(a) dosarul de omologare menționat la articolul 29 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;

(d) în cazul unei omologări UE de tip a întregului vehicul, un specimen completat al certificatului de conformitate.

(2) Certificatul de omologare UE de tip se întocmește pe baza unui model stabilit de Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(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;

(b) redactează opisul dosarului de omologare;

(c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoțit de anexele sale.

Comisia stabilește modelul pentru fișa rezultatelor încercărilor menționată la litera (a) prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(4) Dacă pentru o anumită omologare UE de tip, în conformitate cu articolul 40, au fost impuse restricții de valabilitate sau s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale prezentului regulament sau ale actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, certificatul de omologare CE de tip menționează restricțiile sau derogările espective.

(5) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu referințele pentru rapoartele de încercare, instituite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1), pentru care nu este disponibil niciun certificat de omologare UE de tip.

(6) În cazul în care producătorul optează pentru o procedură de omologare de tip într-o singură etapă, autoritatea de omologare întocmește lista cerințelor sau actelor aplicabile și adaugă această listă la certificatul de omologare UE de tip. Comisia adoptă modelul pentru această listă prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

Articolul 31

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 informativ 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 informativ și dacă aceasta satisface cerințele tehnice prevăzute în actele aplicabile menționate în anexa II.

(3) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate reparațiilor, service-ului 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 32

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.

Formatul rapoartelor de încercare respectă cerințele generale stabilite de Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(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 cerea producătorului, metode de încercare virtuale cu privire la cerințele stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).

(5) Metodele de încercare virtuale respectă condițiile stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).

(6) Pentru a garanta că rezultatele obținute prin încercări virtuale sunt la fel de semnificative ca rezultatele obținute prin încercări fizice, Comisiei i se deleagă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 în ceea ce privește cerințele care pot face obiectul încercărilor virtuale, precum și condițiile în care aceste încercări virtuale urmează să fie efectuate. La adoptarea acestor acte delegate, Comisia se bazează pe cerințele și procedurile din anexa XVI la Directiva 2007/46/CE, după caz.

Articolul 33

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 celorlalte state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în curs de producție cu tipul omologat.

(2) O autoritate de omologare care acordă o omologare de tip pentru întregul vehicul ia măsurile necesare pentru a verifica dacă certificatele de conformitate eliberate de producător sunt în conformitate cu articolul 38. În acest scop, autoritatea de omologare verifică dacă un număr suficient de eșantioane de certificate de conformitate sunt în conformitate cu articolul 38 și dacă producătorul a luat măsurile necesare pentru a garanta că datele din certificatele de conformitate sunt corecte.

(3) 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 celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatele (1) și (2) continuă să fie adecvate astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar certificatele de conformitate să continue să fie conforme cu articolul 38.

(4) 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 care sunt necesare pentru omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia.

(5) În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip constată că măsurile menționate la alineatele (1) și (2) 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.

(6) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 cu privire la măsurile detaliate cu privire la conformitatea producției. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

CAPITOLUL VI

MODIFICAREA OMOLOGĂRILOR UE DE TIP

Articolul 34

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 dosarul de omologare.

Autoritatea de omologare decide care dintre procedurile specificate la articolul 35 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 35 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 35

Revizuiri și extinderi ale omologărilor UE de tip

(1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor, modificarea este considerată „revizuire".

În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite paginile revizuite în consecință din dosarul 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 respective.

(2) Modificarea este considerată „extindere" atunci când datele din dosarul de omologare au fost modificate și când este valabilă una dintre situațiile de mai jos:

(a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;

(b) una dintre informațiile din certificatul de omologare UE de tip, cu excepția anexelor acestuia, a fost modificată;

(c) devin aplicabile noi cerințe pe baza oricărui act menționatat 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 actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește în funcție de numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv 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, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

(4) Nu este necesară nicio modificare a omologării de tip a unui vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alineatul (2) litera (c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.

Articolul 36

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 opisul dosarului de omologare. Certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului fără întârziere.

(2) În cazul unei revizuiri, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului 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 29.

CAPITOLUL VII

VALABILITATEA OMOLOGĂRII UE DE TIP

Articolul 37

Încetarea valabilității

(1) Omologarea UE de tip se eliberează pe durată nelimitată.

(2) Omologarea UE de tip pentru un vehicul devine nevalabilă în oricare dintre cazurile următoare:

(a) noi cerințe aplicabile vehiculului omologat devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, 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 în conformitate cu articolul 40 alineatul (6);

(d) omologarea a fost retrasă în conformitate cu articolul 33 alineatul (5), articolul 49 alineatul (1) sau articolul 52 alineatul (4).

(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.

În termen de o lună de 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.

(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 44.

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 38

Certificatul de conformitate

(1) În calitate de deținător al unei omologări de tip pentru un vehicul, 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.

Pentru o perioadă de 10 ani de la data la care a fost produs vehiculul, producătorul vehiculului emite, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate, contra unei plăți care nu depășește costul de emitere a duplicatului. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

(2) Producătorul utilizează modelul de certificat de conformitate adoptat de Comisie prin acte de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Certificatul de conformitate se întocmește astfel încât să excludă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, actele de punere în aplicare stabilesc cerința ca hârtia folosită pentru certificat să fie protejată de mai multe elemente tipografice de securitate. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(3) Certificatul de conformitate se redactează în cel puțin una dintre limbile oficiale ale Uniunii. Orice stat membru poate solicita traducerea certificatului de conformitate în limba sau limbile sale oficiale.

(4) Persoana autorizată (persoanele autorizate) să semneze certificate de conformitate face (fac) parte din organizația producătorului și este autorizată (sunt autorizate) în mod corespunzător de conducere să angajeze pe deplin responsabilitatea juridică a producătorului cu privire la proiectare și la construcție sau cu privire la conformitatea producției vehiculului.

(5) Certificatul de conformitate se completează integral și nu conține restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de prezentul regulament sau în oricare dintre actele sale delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

(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) În cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 40 alineatul (2), certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate, omologate de tip în conformitate cu articolul 40 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (omologare provizorie)".

(8) Astfel cum este prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (2), în cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 42, 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 anexa III, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului respectiv în cadrul producției alocate în anul în cauză.

(9) Fără a aduce atingere alineatului (1), producătorul poate transmite certificatul de conformitate prin mijloace electronice autorității de omologare a oricărui stat membru.

Articolul 39

Plăcuța regulamentară cu marcarea corespunzătoare 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 cu marcarea corespunzătoare impusă de actul de punere în aplicare relevant adoptat în conformitate cu alineatul (3).

(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 de punere în aplicare relevant adoptat în temeiul prezentului regulament sau al regulamentului CEE-ONU aplicabil.

În cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, producătorul aplică cel puțin denumirea sa comercială sau marca producătorului, numărul tipului sau un număr de identificare.

(3) Plăcuța regulamentară și marca de omologare UE de tip sunt în conformitate cu modelul prevăzut de Comisie prin acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

CAPITOLUL IX

DEROGĂRI PENTRU NOI TEHNOLOGII SAU CONCEPTE

Articolul 40

Derogări pentru noi tehnologii sau concepte

(1) Producătorul poate solicita o omologare UE de tip pentru un nou tip de vehicul, 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 litera (b).

(3) Acordarea unei asemenea omologări UE de tip care acordă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații din partea Comisiei. Autorizația este acordată printr-un act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).

(4) În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea, autoritatea de omologare poate acorda deja o omologare UE de tip, cu titlu provizoriu, 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).

Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili modele armonizate pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate, în sensul prezentului alineat. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 73 alineatul (2).

(5) Alte autorități de omologare pot decide la rândul lor să accepte în scris, 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 introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în oricare dintre statele membre care a acceptat omologarea provizorie.

Articolul 41

Adaptarea ulterioară a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare

(1) În cazul în care Comisia autorizează acordarea unei derogări în temeiul articolului 40, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză.

În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 40 se referă la un regulament CEE-ONU, Comisia propune o modificare la regulamentul CEE-ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.

(2) De îndată ce actele relevante au fost modificate, orice restricție din 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 sub forma unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2), la solicitarea statului membru care a acordat omologarea, extinderea omologării de tip de către statul membru respectiv.

CAPITOLUL X

VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI

Articolul 42

Omologarea națională de tip pentru serii mici

(1) Producătorul poate solicita o omologare națională de tip pentru serii mici a unui tip de vehicul, în cadrul limitelor cantitative anuale stabilite în anexa III. Aceste limite se aplică punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare a vehiculelor din tipul omologat pe piața fiecărui stat membru într-un an dat.

(2) În cazul tipului de vehicule menționat la alineatul (1), statele membre pot acorda derogări de la aplicarea uneia sau mai multor cerințe de fond stabilite prin unul sau mai multe acte delegate dintre cele enumerate în anexa II, cu condiția ca acestea să formuleze cerințe alternative aplicabile.

„Cerințe alternative" înseamnă dispoziții administrative și cerințe tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță rutieră, de protecție a mediului și de securitate la locul de muncă echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul prevăzut de unul sau mai multe acte delegate enumerate în anexa II.

Pentru tipul de vehicule menționat la alineatul (1), statele membre pot acorda o derogare pentru una sau mai multe dintre dispozițiile administrative ale prezentului regulament sau ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.

Un stat membru acordă derogări de la dispozițiile menționate la prezentul alineat numai dacă dispune de motive rezonabile de a acționa în acest fel.

(3) În cazul omologării de tip naționale 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 cărora li s-a acordat omologarea de tip în temeiul prezentului articol sunt redactate în conformitate cu modelul menționat la articolul 30 alineatul (2), dar nu poartă antetul „Certificat de omologare UE de tip pentru vehicule" și precizează conținutul derogărilor acordate în temeiul alineatului (2). Certificatele de omologare de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat menționat la articolul 29 alineatul (4).

(5) Certificatul de omologare de tip specifică natura derogărilor acordate în temeiul alineatului (2) primul și al treilea paragraf.

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

(7) 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.

(8) În termen de trei luni de la primirea solicitării menționate la alineatul (7), 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.

(9) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologarea națională de tip, cu excepția cazului în care ele au motive justificate de a crede că cerințele tehnice naționale în conformitate cu care vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu cerințele proprii.

(10) La cererea unui solicitant care intenționează să introducă pe piață sau să înmatriculeze un vehicul care deține omologarea națională de tip pentru serii mici în alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat omologarea națională de tip pentru serii mici furnizează autorității naționale a celuilalt stat membru o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv a dosarului de omologare. Se aplică alineatele (8) și (9).

CAPITOLUL XI

PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN EXPLOATARE

Articolul 43

Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor

Fără a aduce atingere articolelor 46 și 47, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut o astfel de omologare de tip în temeiul prezentului regulament se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate eliberat în conformitate cu articolul 38.

În cazul în care aceste vehicule sunt incomplete, punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a unor astfel de vehicule este permisă, dar autoritățile din statele membre responsabile cu înmatricularea vehiculelor pot refuza înmatricularea și circulația pe drumuri a unor astfel de vehicule.

Articolul 44

Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor la 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 a devenit nevalabilă în temeiul articolului 37 pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.

Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii cărora li s-a acordat o omologare UE de tip valabilă în momentul fabricării, dar care nu au fost fie puse la dispoziție pe piață, fie înmatriculate, fie puse în exploatare înainte de expirarea valabilității omologării UE de tip respective.

(2) Alineatul (1) se aplică, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 24 luni de la data încetării valabilității omologării UE de tip și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 30 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 vehiculele în cauză urmează să fie fie puse la dispoziție pe piață, fie înmatriculate, fie puse în exploatare. 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 100 de vehicule pe stat membru, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cifre.

(5) Pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în exploatare în conformitate cu această procedură se include o intrare care definește vehiculele drept „sfârșit de serie”.

(6) Statele membre se asigură că numărul de vehicule ce urmează să fie puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat eficient.

(7) Prezentul articol se aplică numai la încetarea producției datorată expirării valabilității omologării de tip în cazul menționat la articolul 37 alineatul (2) litera (a).

Articolul 45

Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate

(1) Componentele sau unitățile tehnice separate pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în exploatare numai dacă satisfac cerințele din actele relevante enumerate în anexa II și sunt marcate în mod corespunzător în conformitate cu articolul 39.

(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 punerea la dispoziție pe piață sau 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 40 sau care sunt destinate instalării pe vehicule care beneficiază de omologările acordate în conformitate cu articolul 42 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 dintre actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau unităților tehnice separate care sunt destinate instalării pe vehicule pentru care, la data punerii la dispoziție pe piață sau a punerii în exploatare, nu a fost solicitată, în temeiul prezentului regulament sau al Directivei 2002/24/CE, omologarea de tip.

CAPITOLUL XII

CLAUZE DE SALVGARDARE

Articolul 46

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

(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, componentă sau unitate tehnică separată care intră sub incidența prezentului regulament prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau pentru alte aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament, autoritatea de omologare care a acordat omologarea face o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, acoperind toate cerințele stabilite de prezentul regulament. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritățile de omologare și/sau de supraveghere a pieței.

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

Articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică măsurilor menționate la paragraful al doilea din prezentul alineat.

(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, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe care le-a introdus pe piață, înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil în Uniune.

(4) În cazul în care operatorul economic nu ia măsuri corective adecvate în termenul precizat la alineatul (1) al doilea paragraf, autoritățile naționale iau toate măsurile adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe piața lor națională sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.

(5) Autoritățile naționale informează, fără întârziere, Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile prevăzute la alineatul (4).

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 omologare indică dacă neconformitatea se datorează unuia dintre următoarele motive:

(a) neîndeplinirea de către vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la protecția interesului public precizate în prezentul regulament;

(b) lacunelor din actele relevante enumerate în anexa II.

(6) Statele membre 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) din prezentul articol, un alt stat membru sau Comisia ridică o obiecție cu privire la o măsură luată de un stat membru, măsura respectivă este evaluată de Comisie în conformitate cu articolul 47.

(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 47

Procedura UE de salvgardare

(1) În cazul în care, în cursul procedurii prevăzute la articolul 46 alineatele (3) și (4), 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, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2), dacă măsura națională este considerată 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 de către Comisie, toate statele membre iau 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 sau adaptează măsura, în conformitate cu decizia menționată la alineatul (1).

(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 48

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

(1) În cazul în care, în urma efectuării unei evaluări în temeiul articolului 46 alineatul (1), un stat membru 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, acesta 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 introducerii pe piață, 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. Statul membru poate refuza înmatricularea unui astfel de vehicul până când producătorul acestuia ia toate măsurile corespunzătoare.

(2) În cazul unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată menționate 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 introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în Uniune.

(3) În termen de o lună, statul membru menționat la alineatul (1) 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 menționată la alineatul (1) este considerată justificată sau nu 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.

Articolul 49

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 în curs de fabricație sunt aduse în conformitate cu tipul omologat.

(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.

(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 multietapă, 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 însăși a 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 50

Introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor care constituie un risc grav pentru funcționarea corectă a sistemelor esențiale

(1) Piesele sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare și sunt interzise, cu excepția cazului în care au fost omologate de o autoritate de omologare în conformitate cu articolul 51 alineatele (1) și (4).

(2) Pentru a asigura aplicarea uniformă a alineatului (1), Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a întocmi o listă a pieselor sau echipamentelor respective pe baza informațiilor disponibile, în special pe baza informațiilor comunicate de statele membre cu privire la:

(a) gravitatea riscului pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor echipate cu piesele sau echipamentele respective;

(b) efectul posibil asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața pieselor și echipamentelor de schimb al impunerii, prin prezentul articol, a unei posibile cerințe de autorizare pentru piese sau echipamente.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).

(3) Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale și pieselor și echipamentelor cărora li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu oricare dintre 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 pieselor sau echipamentelor fabricate în mod exclusiv pentru vehiculele de curse care nu sunt destinate circulației pe drumuri publice. Dacă piesele sau echipamentele incluse pe o listă instituită printr-un act de punere în aplicare menționat la alineatul (2) au o dublă utilizare, în competiții sportive și în traficul rutier, aceste piese sau echipamente nu pot fi puse la dispoziția publicului general pentru folosirea în vehicule rutiere, cu excepția cazului în care acestea respectă cerințele prezentului articol. După caz, Comisia adoptă dispoziții pentru identificarea pieselor sau echipamentelor menționate la prezentul alineat.

(4) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind cerințele pe care trebuie să le îndeplinească piesele și echipamentele menționate la alineatul (1) din prezentul articol.

Aceste cerințe pot fi bazate pe actele enumerate în anexa II sau pot consta într-o comparație a piesei sau echipamentului cu performanțele de mediu sau de siguranță ale vehiculului original sau ale uneia dintre piesele sale, după caz. În oricare dintre aceste cazuri, cerințele garantează că piesele sau echipamentele nu compromit buna funcționare a acelor sisteme care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu.

Articolul 51

Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe

(1) În sensul articolului 50 alineatul (1), producătorul de piese sau echipamente prezintă autorității de omologare o cerere însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic desemnat, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care este solicitată autorizația sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 50 alineatul (4). Producătorul poate înainta doar o singură cerere pe tip de parte componentă unei singure autorități de omologare.

La cererea autorității de omologare a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat omologarea îi trimite, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de omologare cerut, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia respectivă poate fi trimisă și prin fișier electronic securizat.

(2) Cererea include detaliile producătorului pieselor sau echipamentelor, tipul, numerele de identificare și codul pieselor sau echipamentelor, 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 piesele sau echipamentele.

Atunci când autoritatea de omologare constată, luând în considerare raportul de încercare și alte probe, că piesele sau echipamentele vizate sunt conforme cu cerințele precizate la articolul 50 alineatul (4), aceasta autorizează introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (4) paragraful al doilea din prezentul articol.

Autoritatea de omologare emite fără întârziere un certificat către producător.

(3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili un model și un sistem de numerotare pentru certificatele menționate la alineatul (2) paragraful al treilea din prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).

(4) Producătorul informează de îndată autoritatea de omologare care a acordat omologarea asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care aceasta a fost acordată. Autoritatea de omologare decide dacă autorizația trebuie revizuită sau dacă trebuie eliberată o altă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.

Responsabilitatea producătorului este să se asigure că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost eliberată autorizația.

(5) 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 readucerea la conformitate a pieselor sau echipamentelor. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația.

(6) Autoritățile de omologare din diferite state membre semnalează Comisiei orice dezacord cu privire la autorizația menționată la alineatul (2) paragraful al doilea. Comisia întreprinde măsurile necesare pentru rezolva dezacordul, inclusiv, dacă este necesar, prin solicitarea retragerii autorizației, după consultarea autorităților de omologare.

(7) Până la stabilirea listei menționate la articolul 50 alineatul (2), statele membre pot menține dispoziții naționale referitoare la piese sau echipamente care pot afecta funcționarea sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului și performanța lui de mediu.

Articolul 52

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 întregului vehicul este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să recheme vehicule introduse pe piață, 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 introduse pe piață 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 grav 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 corective sunt puse în practică eficient în statele membre respective.

(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.

Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip îl informează apoi pe producător. Dacă producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficace 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, în termen de o lună de la o asemenea retragere, autoritatea de omologare informează, prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente, producătorul, autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia.

Articolul 53

Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile

(1) Toate deciziile adoptate în temeiul prezentului regulament, precum și toate deciziile privind refuzul sau retragerea unei omologări UE de tip, refuzul înmatriculării, interzicerea sau restricționarea introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare a unui vehicul sau solicitarea retragerii unui vehicul 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 XIII

REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE

Articolul 54

Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip

(1) Regulamentele CEE-ONU sau modificările acestora pentru care Uniunea a votat favorabil sau la care Uniunea a aderat și care sunt enumerate în prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament fac parte din cerințele referitoare la omologarea UE de tip a vehiculului.

(2) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologările acordate în conformitate cu regulamentele CEE-ONU menționate la alineatul (1) și, după caz, mărci de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

(3) În cazul în care Uniunea a votat în favoarea unui regulament CEE-ONU sau a unei modificări a acestuia în scopul omologării UE de tip, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 75 pentru a dispune obligativitatea regulamentului CEE-ONU sau a modificărilor la acesta și pentru a modifica actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, după caz.

Actul delegat respectiv specifică datele punerii în aplicare obligatorii a regulamentului CEE-ONU sau a modificărilor la acesta și includ dispoziții tranzitorii, dacă este cazul.

Comisia adoptă acte delegate separate care să indice obligativitatea aplicării regulamentelor CEE-ONU.

CAPITOLUL XIV

FURNIZAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 55

Informațiile destinate utilizatorilor

(1) Producătorul nu poate furniza informații tehnice legate de datele prevăzute de prezentul regulament, sau de actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, care contravin datelor omologate de autoritatea de omologare.

(2) În cazul în care un act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament 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 menționate la alineatul (2) sunt furnizate în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul urmează să fie introdus pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare. După aprobarea acestora de către autoritatea de omologare, informațiile figurează în manualul de utilizare al proprietarului.

Articolul 56

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 50, inclusiv, după caz, desenele menționate în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.

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 calitatea sa de deținător al unui certificat de omologare UE de tip care, în conformitate cu articolul 31 alineatul (4), include restricții de utilizare sau condiții speciale de montaj ori ambele, furnizează producătorului vehiculului toate informațiile detaliate relevante.

În cazul în care un act delegat adoptate în temeiul prezentului regulament 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 sau condițiile speciale de asamblare ori ambele.

CAPITOLUL XV

ACCESUL LA INFORMAȚIILE REFERITOARE LA REPARARE ȘI ÎNTREȚINERE

Articolul 57

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 asistența sau cu accesul acordat comercianților și reparatorilor autorizați. Această obligație nu se aplică dacă vehiculul a fost omologat ca vehicul de serie mică.

(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 agreați materiale de formare.

(3) Informațiile menționate la alineatul (1) includ cel puțin următoarele elemente:

(a) un număr de identificare neechivocă a vehiculului;

(b) manuale de service cuprinzând înscrierea reparațiilor și acțiunilor de întreținere, precum și a calendarului de service;

(c) manuale tehnice și buletine de servicii 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 softwareului 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 agreați în cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule sunt considerați operatori independenți în sensul prezentului regulament, în măsura 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 sunt disponibile în orice moment, cu excepția exigențelor legate de 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, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor tuturor producătorilor și/sau reparatorilor de componente, dispozitive de diagnosticare sau echipamente de încercare interesați.

(7) În scopul proiectării și fabricării echipamentului auto pentru vehiculele alimentate cu carburanți 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 echipamente pentru vehiculele pe bază de carburanți alternativi interesați.

(8) La depunerea cererii pentru omologarea UE de tip, producătorul furnizează autorității de omologare dovada conformității cu prezentul regulament în ceea ce privește informațiile solicitate în temeiul prezentului articol.

În cazul în care aceste informații nu sunt disponibile sau nu sunt în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament la depunerea unei cereri de omologare UE de tip, producătorul furnizează aceste informații în termen de șase luni de la data omologării de tip.

Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili un model sau un certificat referitor la accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor care să furnizeze autorității de omologare dovada conformității. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).

(9) Dacă dovada conformității nu este furnizată în termenul menționat la alineatul (8) al doilea paragraf, 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 agreați.

(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) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 de stabilire a cerințelor detaliate cu privire la accesul la informațiile privind reparațiile și activitățile de întreținere, în special la specificațiile tehnice cu privire la modul în care sunt comunicate informațiile despre repararea și întreținerea vehiculului.

Articolul 58

Obligații în cazul în care există mai mulți titulari ai omologării de tip

(1) În cazul omologării de tip în etape succesive sau al omologării de tip multietapă, producătorul responsabil pentru omologarea de tip respectivă 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 întregul vehicul operatorilor independenți.

Articolul 59

Tarife de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorii pot percepe tarife rezonabile și adecvate pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor care intră sub incidența prezentului regulament. Un tarif nu este rezonabil sau adecvat dacă descurajează accesul prin faptul că nu ține cont de frecvența accesării de către operatorul independent.

(2) Producătorii pun la dispoziție informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor zilnic, lunar și anual, tarifele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul.

Articolul 60

Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule

Domeniul de aplicare a activităților desfășurate de Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, instituit în temeiul articolului 13 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor [1] se extinde la vehiculele care fac obiectul prezentului regulament.

Pe baza dovezilor de utilizare abuzivă deliberată sau neintenționată a informațiilor referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, forumul menționat la primul paragraf acordă Comisiei consiliere privind măsurile de prevenire a unor asemenea utilizări abuzive a informațiilor.

CAPITOLUL XVI

DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE

Articolul 61

Cerințe legate de serviciile tehnice

(1) Autoritățile de omologare de desemnare se asigură, înainte de a desemna un serviciu tehnic în temeiul articolului 63, că acest serviciu tehnic îndeplinește cerințele stabilite la prezentul articol alineatele (2)-(9) din prezentul articol.

(2) Sub rezerva articolului 64 alineatul (1), 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 procesul de proiectare, fabricație, furnizare sau întreținere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate pe care o evaluează.

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 categoriilor de activități pentru care sunt numiți în conformitate cu articolul 63 alineatul (1) nu sunt proiectant, producător, furnizor sau operator de întreținere a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Aceasta nu exclude utilizarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate evaluate menționate la alineatul (3) din prezentul articol 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 se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea categoriilor de activități pentru care a fost desemnat.

(5) Un serviciu tehnic și personalul său îndeplinesc categoriile de activități pentru care au fost desemnate la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv și sunt libere de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și sunt în special libere de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.

(6) Un serviciu tehnic este în măsură să realizeze toate categoriile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu articolul 63 alineatul (1), demonstrând, de o manieră satisfăcătoare pentru autoritatea sa de omologare de desemnare, că deține:

(a) personal cu competențele corespunzătoare, cu cunoștințe tehnice specifice și formare profesională, precum și cu experiență suficientă și adecvată pentru a îndeplini sarcinile;

(b) descrieri ale procedurilor relevante pentru categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat, asigurând transparența și repetabilitatea acestor proceduri;

(c) procedurile necesare pentru a-și desfășura categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător 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; și

(d) mijloacele necesare pentru îndeplinirea de o manieră corespunzătoare a sarcinilor legate de categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat și acces la toate echipamentele și instalațiile necesare.

În plus, serviciul tehnic respectiv demonstrează autorității de omologare de desemnare faptul că respectă normele instituite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 65 care sunt relevante pentru categoriile de activități pentru care a fost desemnat.

(7) Se garantează imparțialitatea serviciilor tehnice, a personalului lor de conducere și a personalului lor de evaluare. Aceștia nu se implică în activități care ar putea intra in conflict cu imparțialitatea sau integritatea lor în ceea ce privește categoriile de activități pentru care sunt desemnați.

[1] JO L 199, 28.7.2008, p. 1.

(8) Serviciile tehnice încheie o asigurare de răspundere privind activitățile lor, cu excepția cazului în care responsabilitatea este asumată, în conformitate cu legislația națională, de statul membru sau statul membru este direct responsabil pentru evaluarea conformității.

(9) 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 prezentului regulament, mai puțin față de autoritatea de omologare de desemnare sau în cazurile impuse prin legislația Uniunii sau prin cea națională. Drepturile de autor sunt protejate.

Articolul 62

Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice pot subcontracta unele dintre activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 63 alineatul (1) sau să dispună ca aceste activități să fie realizate de o filială numai cu acordul autorității de omologare de desemnare relevante.

(2) În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează sarcini specifice referitoare la categoriile de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 61 și informează autoritatea de omologare de desemnare în acest sens.

(3) Serviciile tehnice preiau întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanții sau filialele lor, indiferent de locul în care acestea sunt stabilite.

(4) Serviciile tehnice pun la dispoziția autorității de omologare de desemnare documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și privind sarcinile îndeplinite de aceștia.

Articolul 63

Desemnarea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele 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.

(2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe din activitățile menționate la alineatul (1).

(3) Serviciile tehnice ale unei țări terțe, altele decât cele desemnate în conformitate cu articolul 64, pot fi notificate în sensul articolului 67, dar doar dacă o astfel de acceptare de servicii tehnice este asigurată printr-un acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în conformitate cu legislația națională a unui stat membru în conformitate cu articolul 61 alineatul (2) să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca acestea să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.

Articolul 64

Servicii tehnice interne acreditate ale producătorului

(1) Un serviciu tehnic intern acreditat al unui producător poate fi desemnat 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. Serviciul tehnic constituie o parte separată și distinctă a întreprinderii și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.

(2) Un serviciu tehnic intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:

(a) pe lângă faptul că este desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru, este acreditat de un organism de omologare național definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 și în conformitate cu normele și procedurile menționate la articolul 65 din prezentul regulament;

(b) serviciul tehnic intern acreditat și personalul acestuia sunt identificabile din punctul de vedere al organizării întreprinderii 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 serviciul tehnic intern acreditat, nici personalul acestuia nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu independența de apreciere sau integritatea lor în legătură cu categoriile de activități pentru care au fost desemnați;

(d) serviciul tehnic intern acreditat prestează servicii exclusiv pentru întreprinderea din care face parte.

(3) Nu este necesar ca un serviciu tehnic intern acreditat să fie notificat Comisiei în sensul articolului 67, dar întreprinderea din care face parte sau organismul național de acreditare furnizează autorității de omologare de desemnare, la cererea acesteia din urmă, informațiile cu privire la acreditarea acestuia.

Articolul 65

Proceduri pentru standardele de performanță și evaluarea serviciilor tehnice

Pentru a garanta faptul că serviciile tehnice au aceleași standarde înalte de performanță în toate statele membre, se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind normele pe care serviciile tehnice trebuie să le respecte, precum și privind procedura de evaluare a acestora în conformitate cu articolul 66 și privind acreditarea lor în conformitate cu articolul 64.

Articolul 66

Evaluarea competențelor serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare de desemnare redactează un raport de evaluare care demonstrează că serviciul tehnic care și-a depus candidatura a fost evaluat în privința îndeplinirii cerințelor prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament. Acest raport poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare.

(2) Evaluarea aflată la baza raportului menționat la alineatul (1) se efectuează în conformitate cu dispozițiile stabilite într-un act delegat adoptat în temeiul articolului 65. Raportul de evaluare este revizuit cel puțin o dată la fiecare trei ani.

(3) Raportul de evaluare este comunicat Comisiei, la cerere. În asemenea cazuri și 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 omologare de desemnare furnizează Comisiei documente justificative care certifică competențele serviciului tehnic și reglementările existente pentru a garanta că serviciul tehnic este monitorizat periodic de autoritatea de omologare de desemnare și că satisface cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

Autoritatea de omologare care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic în conformitate cu articolul 63 alineatul (2) consemnează conformitatea printr-o evaluare realizată de auditori independenți de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.

(4) Un serviciu tehnic intern acreditat respectă dispozițiile relevante ale prezentului articol.

Articolul 67

Procedurile de notificare

(1) Statele membre notifică Comisia cu privire la denumirea, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități pentru fiecare serviciu tehnic pe care l-au desemnat, precum și cu privire la orice modificare ulterioară a acestor desemnări. Notificarea precizează pentru care dintre subiectele enumerate în anexa II au fost desemnate serviciile tehnice.

(2) Un serviciu tehnic poate efectua activitățile menționate la articolul 63 alineatul (1) în numele autorității de omologare de desemnare responsabile pentru omologarea de tip numai dacă a fost notificat în prealabil Comisiei în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol.

(3) Același serviciu tehnic poate fi desemnat de mai multe autorități de omologare de desemnare și notificat de statele membre ale acestor autorități de omologare de desemnare, indiferent de categoria sau categoriile de activități pe care le va exercita în conformitate cu articolul 63 alineatul (1).

(4) Comisia este înștiințată cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse desemnării.

(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 63 alineatul (1), notificarea se face în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.

(6) Comisia publică pe site-ul său internet o listă a serviciilor tehnice notificate în conformitate cu prezentul articol și detalii în ceea ce le privește.

Articolul 68

Modificări ale desemnărilor

(1) În cazul în care o autoritate de omologare de desemnare a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic desemnat de aceasta nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de omologare de desemnare restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor respective. Statul membru care a notificat acest serviciu tehnic informează în consecință imediat Comisia cu privire la aceasta. Comisia modifică informațiile publicate în temeiul articolului 67 alineatul (6).

(2) În caz de retragere, restricționare sau suspendare a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare de desemnare ia măsurile adecvate pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv sunt fie prelucrate de un alt serviciu tehnic, fie puse la dispoziția autorității de omologare de desemnare sau a autorităților de supraveghere a pieței, la cererea acestora.

Articolul 69

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 al autorității de omologare de desemnare prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la temeiul desemnării sau la menținerea desemnării 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 Comisia constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea lui, aceasta informează în consecință statul membru al autorității de omologare de desemnare în vederea stabilirii – în cooperare cu statul membru respectiv – a măsurilor corective necesare și solicită ca statul membru respectiv să ia măsurile corective respective, inclusiv retragerea desemnării, dacă este cazul.

Articolul 70

Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice prestează categoriile de activități pentru care au fost desemnate în numele autorității de omologare de desemnare și în conformitate cu procedurile de evaluare și încercare prevăzute în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II.

Serviciile tehnice supraveghează efectuarea încercărilor sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologarea sau pentru inspecțiile stabilite prin prezentul regulament sau unul dintre actele enumerate în anexa II, cu excepția cazului în care sunt permise proceduri alternative. Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate oficial de către autoritatea lor de omologare.

(2) În orice moment, serviciile tehnice:

(a) permit autorității lor de omologare de desemnare să observe serviciul tehnic în timpul evaluării conformității, după caz; și

(b) fără a aduce atingere articolului 61 alineatul (9) și articolului 71, furnizează la cerere autorității lor de omologare de desemnare informațiile privind categoriile lor de activități care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

(3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite în prezentul regulament, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de desemnare pentru ca autoritatea de omologare de desemnare să solicite producătorului să ia măsurile corective adecvate și, prin urmare, să nu elibereze certificatul de omologare de tip până când s-au luat măsurile corective adecvate de o manieră satisfăcătoare pentru autoritatea de omologare.

(4) În cazul în care, pe parcursul activității de monitorizare a conformității producției după eliberarea unui certificat de omologare de tip, un serviciu tehnic care acționează în numele unei autorități de omologare de desemnare constată că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu mai îndeplinește cerințele prezentului regulament, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de desemnare. Autoritatea de omologare ia măsurile corespunzătoare prevăzute în articolul 33.

Articolul 71

Obligații de informare ale serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice informează autoritățile lor de omologare de desemnare în ceea ce privește:

(a) orice neconformitate observată care poate implica un refuz, o restricționare, o suspendare sau o retragere a certificatului de omologare de tip;

(b) orice circumstanțe care afectează domeniul de aplicare și condițiile desemnării lor;

(c) orice cerere de informare cu privire la activitățile lor, primită de la autoritățile de supraveghere a pieței.

(2) La cererea autorității lor de omologare de desemnare, serviciile tehnice furnizează informații cu privire la activitățile efectuate în limita domeniului de aplicare al desemnării, precum și cu privire la orice altă activitate efectuată, inclusiv activitățile transfrontaliere și subcontractările.

CAPITOLUL XVII

ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI ACTE DELEGATE

Articolul 72

Acte de punere în aplicare

În vederea atingerii obiectivelor prezentului regulament și în vederea stabilirii de condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2), acte de punere în aplicare stabilind următoarele măsuri de punere în aplicare:

(a) modelul pentru declarația producătorului cu privire la anduranța sistemelor, pieselor și echipamentelor de importanță critică pentru siguranța în funcționare menționată la articolul 22 alineatul (7);

(b) modele pentru documentul informativ și pentru dosarul informativ menționate la articolul 27 alineatul (4);

(c) sistemul de numerotare a certificatelor de omologare UE de tip menționate la articolul 29 alineatul (4);

(d) modelul pentru certificatul de omologare UE de tip menționat la articolul 30 alineatul (2);

(e) modelul de fișă a rezultatelor încercărilor anexată la certificatul de omologare UE de tip menționată la articolul 30 alineatul (3);

(f) modelul pentru lista de cerințe sau acte aplicabile menționate la articolul 30 alineatul (6);

(g) cerințele generale pentru formatul raportului de încercare menționat la articolul 32 alineatul (1);

(h) modelul pentru certificatul de conformitate menționat la articolul 38 alineatul (2);

(i) modelul pentru mărca de omologare UE de tip menționată la articolul 39 alineatul (3);

(j) autorizațiile de acordare a omologărilor UE de tip care acordă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte, menționate la articolul 40 alineatul (3);

(k) modelul pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate în privința noilor tehnologii sau noilor concepte menționate la articolul 40 alineatul (4);

(l) autorizațiile acordate statelor membre de a extinde omologarea de tip, menționată la articolul 41 alineatul (2);

(m) lista pieselor și echipamentelor, menționată la articolul 50 alineatul (2);

(n) modelul și sistemul de numerotare pentru certificatul menționat la articolul 51 alineatul (3), precum și toate aspectele legate de procedura de autorizare menționate la articolul respectiv;

(o) modelul pentru certificatul care reprezintă dovada conformității către autoritatea de omologare, menționat la articolul 57 alineatul (8).

Articolul 73

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule instituit prin articolul 40 din Directiva 2007/46/CE. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 74

Modificarea anexelor

Fără a aduce atingere celorlalte dispoziții ale prezentului regulament referitoare la modificare anexelor sale, se conferă Comisiei și competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75, cu privire la modificarea:

(i) anexei II părțile B și C în cazul introducerii de cerințe suplimentare privind siguranța în funcționare și construcția vehiculelor pentru subcategoria L7e-A, vehicule rutiere grele de tip „Quad";

(ii) anexelor II și V pentru a introduce referințe la actul de reglementare și rectificative;

(iii) anexei V partea B pentru a schimba carburanții de referință aplicabili;

(iv) anexei VI părțile C și D pentru a ține seama de rezultatele studiului menționat la articolul 23 alineatul (4) și de adoptarea unor regulamente ale CEE-ONU.

Articolul 75

Exercitarea competențelor delegate

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 18 alineatul (3), articolul 20 alineatul (2), articolul 21 alineatul (5), articolul 22 alineatele (5) și (6), articolul 23 alineatele (6) și (12), articolul 24 alineatul (3), articolul 25 alineatul (8), articolul 32 alineatul (6), articolul 33 alineatul (6), articolul 50 alineatul (4), articolul 54 alineatul (3), articolul 57 alineatul (12) și articolele 65 și 74 i se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 22 martie 2013.

(3) Delegarea competențelor menționată la articolul 18 alineatul (3), articolul 20 alineatul (2), articolul 21 alineatul (5), articolul 22 alineatele (5) și (6), articolul 23 alineatele (6) și (12), articolul 24 alineatul (3), articolul 25 alineatul (8), articolul 32 alineatul (6), articolul 33 alineatul (6), articolul 50 alineatul (4), articolul 54 alineatul (3), articolul 57 alineatul (12) și articolele 65 și 74 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Imediat după ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 18 alineatul (3), articolului 20 alineatul (2), articolului 21 alineatul (5), articolului 22 alineatele (5) și (6), articolului 23 alineatele (6) și (12), articolului 24 alineatul (3), articolului 25 alineatul (8), articolului 32 alineatul (6), articolului 33 alineatul (6), articolului 50 alineatul (4), articolului 54 alineatul (3), articolului 57 alineatul (12) și articolelor 65 și 74 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Această perioadă se extinde cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

CAPITOLUL XVIII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 76

Sancțiuni

(1) Statele membre stabilesc sancțiuni pentru încălcarea de către un operator economic a prezentului regulament și a actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile sunt puse în aplicare. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre informează Comisia în legătură cu dispozițiile menționate până la 23 martie 2015 și îi comunică fără întârziere orice modificare ulterioară adusă acestora.

(2) Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ:

(a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare în fabrică;

(b) falsificarea rezultatelor la încercările pentru omologarea de tip;

(c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau la refuzarea sau retragerea omologării de tip;

(d) utilizarea dispozitivelor de invalidare;

(e) refuzul de a acorda accesul la informații;

(f) punerea la dispoziție pe piață, de către operatorii economici, de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care trebuie să facă obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de către aceștia de documente sau marcaje în acest scop.

Articolul 77

Dispoziții tranzitorii

(1) Fără a aduce atingere altor dispoziții ale prezentului regulament, prezentul regulament nu invalidează nicio omologare UE de tip acordată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 1 ianuarie 2016.

(2) Sub rezerva unor dispoziții contrare, omologările UE de tip acordate vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în temeiul actelor menționate la articolul 81 alineatul (1) rămân în vigoare până la datele specificate în anexa IV pentru tipurile de vehicule existente.

(3) Prin derogare de la prezentul regulament, noile tipuri de vehicule din categoriile L1e, L2e și L6e sau noile sisteme, componente sau unități tehnice separate destinate acestor tipuri de vehicule continuă să fie omologate de tip în temeiul Directivei 2002/24/CE până la 31 decembrie 2016.

(4) 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). Totuși, aceste omologări nu sunt folosite pentru obținerea unei omologări de tip pentru întregul vehicul în temeiul prezentului regulament.

(5) Prin derogare de la Directiva 2002/24/CE, omologarea de tip se acordă până la 31 decembrie 2015 și vehiculelor care respectă prezentul regulament și actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament referitoare la cerințele de mediu și de propulsie menționate în anexa II partea A.

În acest caz, autoritățile naționale nu interzic, nu limitează și nu împiedică înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculelor care respectă omologarea de tip.

Articolul 78

Raport

(1) Până la 31 decembrie 2020, 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 Parlamentului European și Consiliului un raport referitor la aplicarea prezentului regulament până la 31 decembrie 2021. În special, raportul examinează dacă, pe baza experienței câștigate în urma aplicării prezentului regulament, ar trebui să se introducă în capitolul X și dispoziții referitoare la omologarea UE de tip a seriilor mici. În cazul în care consideră că acest lucru este necesar, Comisia prezintă o propunere în acest sens.

Articolul 79

Revizuirea sistemelor de frânare avansate

(1) Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la 31 decembrie 2019.

(2) Raportul respectiv examinează obligația de a monta un sistem de frânare antiblocare și un sistem de frânare combinat suplimentar, la alegerea producătorului, pe motocicletele din subcategoria L3e-A1. Raportul se bazează pe evaluarea fezabilității tehnice a unei asemenea cerințe, pe o analiză costuri-beneficii, pe o analiză a accidentelor rutiere și pe o consultare a părților interesate relevante. Raportul ține seama, de asemenea, de normele europene și internaționale conexe existente.

(3) În scopul raportului prevăzut la alineatul (2), statele membre furnizează Comisiei, până la 31 decembrie 2017, statistici referitoare la accidentele rutiere ale motocicletelor respective pentru ultimii patru ani, care se bazează pe clasificarea vehiculelor din anexa I și pe tipul de sistem de frânare avansat montat.

(4) Pe baza rezultatelor raportului, Comisia stabilește dacă este necesar să prezinte o propunere legislativă referitoare la montarea obligatorie a unor sisteme de frânare avansate pe subcategoriile de vehicule respective.

Articolul 80

Revizuirea omologărilor individuale de vehicule

(1) Comisia prezintă, până la 31 decembrie 2022, un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la subiectele menționate la alineatul (3).

(2) Raportul trebuie să se bazeze pe o consultare cu părțile interesate relevante și ia în considerare standardele europene și internaționale existente în materie.

(3) Statele membre transmit Comisiei, până la 31 decembrie 2021, un raport cu privire la:

(a) numărul de omologări individuale acordate vehiculelor din categoria L înainte de prima lor înmatriculare per an de autoritățile naționale ale statului membru respectiv începând cu 1 ianuarie 2016;

(b) criteriile naționale pe care s-au bazat aceste omologări de tip, în măsura în care aceste criterii s-au abătut de la cerințele obligatorii pentru omologarea UE de tip.

(4) Raportul este însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative și examinează includerea în prezentul regulament a omologărilor individuale pe baza unor cerințe armonizate.

Articolul 81

Abrogare

(1) Fără a aduce atingere articolului 77 din prezentul regulament, Directiva 2002/24/CE, precum și Directivele 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/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 1 ianuarie 2016.

(2) Trimiterile la directivele abrogate se consideră drept trimiteri la prezentul regulament și se interpretează, în ceea ce privește Directiva 2002/24/CE, în conformitate cu tabelul de corespondență prezentat în anexa IX.

Articolul 82

Intrare în vigoare și aplicare

(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 2016.

De la data de 22 martie 2013, autoritățile naționale nu refuză acordarea omologării UE de tip sau omologării naționale de tip unui nou tip de vehicul și nu pot interzice înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în exploatare a unui vehicul nou dacă vehiculul respectiv respectă dispozițiile prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, dacă acest lucru e solicitat de producător.

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

Adoptat la Strasbourg, 15 ianuarie 2013.

Pentru Parlamentul European
Președintele
M. SCHULZ

Pentru Consiliu
Președintele
L. CREIGHTON

LISTA ANEXELOR

ANEXA I — Clasificarea vehiculelor

ANEXA II — Lista exhaustivă a 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 partea A — Încercări și cerințe de mediu

ANEXA V partea B — Aplicarea cerințelor referitoare la încercările privind performanțele de mediu pentru omologări și extinderi

ANEXA VI — Valorile limită ale emisiilor poluante, pragurile pentru sistemele OBD și valorile limită ale nivelului sonor pentru omologarea de tip și pentru conformitatea producției

A. Limite ale emisiilor la țeava de evacuare după pornirea la rece

B. Praguri de emisie pentru sistemele de diagnosticare la bord

C. Limitele emisiilor prin evaporare

D. Limitele nivelului sonor – Euro 4 și Euro 5

ANEXA VII — Durabilitatea dispozitivelor de control al poluării

ANEXA VIII — Cerințe suplimentare referitoare la siguranța funcțională

ANEXA IX — Tabel de corespondență

ANEXA I

Clasificarea vehiculelor

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L1e-L7e	Toate vehiculele din categoria L	1. lungime ≤ 4 000 mm sau ≤ 3 000 mm pentru vehiculele L6e-B sau ≤ 3 700 mm pentru vehiculele L7e-C și 2. lățime ≤ 2 000 mm sau ≤ 1 000 mm pentru vehiculele L1e sau ≤ 1 500 mm pentru vehiculele L6e-B sau L7e-C și 3. înălțimea ≤ 2 500 mm și

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L1e	Vehicul ușor cu două roți motorizat	4. două roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și 5. cilindree ≤ 50 cm^3 în cazul în care un motor PI cu ardere internă face parte din configurația de propulsie a vehiculului și 6. viteza maximă constructivă a vehiculului ≤ 45 km/h și 7. putere nominală sau netă continuă maximă ([1]) ≤ 4 000 W și 8. masa maximă = masa admisibilă din punct de vedere tehnic declarată de producător și
Subcategorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L1e-A	Bicicletă cu motor	9. bicicletele proiectate pentru pedalare dotate cu un mod de propulsie auxiliar cu scopul principal de a ajuta la pedalare și 10. puterea de ieșire a sistemului auxiliar de propulsie este întreruptă în momentul în care vehiculul atinge o viteză ≤ 25 km/h și 11. puterea nominală sau netă continuă maximă ([1]) ≤ 1 000 W și 12. o bicicletă cu motor cu trei sau patru roți care corespunde criteriilor specifice suplimentare de subclasificare 9-11 este considerată echivalentă din punct de vedere tehnic cu un vehicul L1e-A cu două roți
L1e-B	Moped cu două roți	9. orice alt vehicul din categoria L1 care nu poate fi clasificat conform criteriilor 9-12 ale unui vehicul L1e-A

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L2e	Moped cu trei roți	4. trei roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și 5. cilindree ≤ 50 cm^3 în cazul în care un motor cu ardere internă PI sau cilindree ≤ 500 cm^3 în cazul în care un motor cu ardere CI face parte din configurația de propulsie a vehiculului și 6. viteza maximă constructivă a vehiculului ≤ 45 km/h și 7. putere nominală sau netă continuă maximă ([1]) ≤ 4 000 W și 8. masa în ordine de mers ≤ 270 kg și 9. echipat cu maximum două locuri șezând, inclusiv cel al conducătorului și
Subcategorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L2e-P	Moped cu trei roți pentru transportul de pasageri	10. vehicul L2e, altul decât cel care respectă criteriile specifice de clasificare pentru un vehicul L2e-U
L2e-U	Moped cu trei roți pentru scopuri utilitare	10. conceput exclusiv pentru transportul de marfă, dotat cu o platformă de încărcare deschisă sau închisă, practic plană și orizontală și care îndeplinește următoarele criterii: (a) $\text{lungime}_{\text{platformă}} \times \text{lățime}_{\text{platformă}} \geq 0{,}3 \times \text{lungime}_{\text{vehicul}} \times \text{lățime maximă}_{\text{vehicul}}$ sau (b) o suprafață de încărcare echivalentă care corespunde definiției de mai sus utilizată pentru montarea mașinilor și/sau echipamentelor și (c) proiectat cu o suprafață de încărcare separată în mod clar printr-un perete despărțitor rigid de zona rezervată ocupanților vehiculului și (d) suprafața de încărcare separată poate transporta un volum minim reprezentat de un cub de 600 mm

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L3e ([2])	Motocicletă cu două roți	4. două roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și 5. masa maximă = masa admisibilă din punct de vedere tehnic declarată de producător și 6. vehicul cu două roți care nu poate fi clasificat ca aparținând categoriei L1e
Subcategorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L3e-A1	Motocicletă cu performanțe reduse	7. cilindree ≤ 125 cm^3 și 8. putere nominală sau netă continuă maximă ([1]) ≤ 11 kW și 9. raport putere ([1])/masă ≤ 0,1 kW/kg
L3e-A2	Motocicletă cu performanțe medii	7. putere nominală sau netă continuă maximă ([1]) ≤ 35 kW și 8. raport putere ([1])/masă ≤ 0,2 kW/kg și 9. nu provine dintr-un vehicul echipat cu un motor cu puterea cel puțin de două ori mai mare ([1]) și 10. vehicul L3e care nu poate fi clasificat conform criteriilor suplimentare de subclasificare 7, 8 și 9 pentru un vehicul L3e-A1
L3e-A3	Motocicletă cu performanțe ridicate	7. orice alt vehicul L3e care nu poate fi clasificat conform criteriilor de clasificare ale unui vehicul L3e-A1 sau L3e-A2

Subsubcategorii	Denumirea subsubcategoriei	Criterii de subsubclasificare în plus față de criteriile de subclasificare pentru vehiculele L3e-A1, L3e-A2 sau L3e-A3
L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)	Motocicletă „enduro”	(a) înălțimea scaunului ≥ 900 mm și (b) garda la sol ≥ 310 mm și (c) raportul de transmisie total în ultima treaptă de viteză (raportul de transmisie primar × raportul de transmisie secundar în ultima treaptă de viteză × raportul de transmisie final) ≥ 6,0 și (d) masa în ordine de mers plus masa bateriei de propulsie în caz de propulsie electrică sau electrică hibridă ≤ 140 kg și (e) fără loc șezând pentru pasager
L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)	Motocicletă „trial”	(a) înălțimea scaunului ≤ 700 mm și (b) garda la sol ≥ 280 mm și (c) capacitatea rezervorului de carburant ≤ 4 litri și (d) raportul de transmisie total în ultima treaptă de viteză (raportul de transmisie primar × raportul de transmisie secundar în ultima treaptă de viteză × raportul de transmisie final) ≥ 7,5 și (e) masa în ordine de mers ≤ 100 kg și (f) fără loc șezând pentru pasager

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L4e	Motocicletă cu două roți, cu ataș	4. vehicul motorizat de bază care îndeplinește criteriile de clasificare în categorii și subcategorii ale unui vehicul L3e și 5. vehicul motorizat de bază echipat cu un ataș și 6. cu maximum patru locuri șezând, inclusiv cel al conducătorului, pe motocicleta cu ataș și 7. maximum două locuri șezând pentru pasagerii din ataș și 8. masa maximă = masa admisibilă din punct de vedere tehnic declarată de producător

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L5e	Triciclu motorizat	4. trei roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și 5. masa în ordine de mers ≤ 1 000 kg și 6. vehicul cu trei roți care nu poate fi clasificat ca un vehicul L2e și
Subcategorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L5e-A	Triciclu	7. vehicul L5e, altul decât cele care corespund criteriilor specifice de clasificare pentru vehiculul L5e-B și 8. echipat cu maximum cinci locuri șezând, inclusiv cel al conducătorului
L5e-B	Triciclu utilitar	7. proiectat ca vehicul utilitar și caracterizat printr-un habitaclu închis pentru conducător și pasageri, accesibil prin maximum trei părți și 8. echipat cu maximum două locuri șezând, inclusiv cel al conducătorului și 9. conceput exclusiv pentru transportul de marfă, dotat cu o platformă de încărcare deschisă sau închisă, practic plană și orizontală și care îndeplinește următoarele criterii: (a) $\text{lungime}_{\text{platformă}} \times \text{lățime}_{\text{platformă}} \geq 0{,}3 \times \text{lungime}_{\text{vehicul}} \times \text{lățime}_{\text{vehicul}}$ sau (b) o suprafață de încărcare echivalentă care corespunde definiției de mai sus concepută pentru montarea de mașini și/sau echipamente și (c) proiectat cu o suprafață de încărcare separată în mod clar printr-un perete despărțitor rigid de zona rezervată ocupanților vehiculului și (d) suprafața de încărcare separată poate transporta un volum minim reprezentat de un cub de 600 mm

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L6e	Cvadriciclu ușor	4. patru roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și 5. viteza maximă constructivă a vehiculului ≤ 45 km/h și 6. masa în ordine de mers ≤ 425 kg și 7. cilindree ≤ 50 cm^3 în cazul în care un motor PI sau cilindree ≤ 500 cm^3 în cazul în care un motor CI face parte din configurația de propulsie a vehiculului și 8. echipat cu maximum două locuri șezând, inclusiv cel al conducătorului și
Subcategorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L6e-A	Quad rutier ușor	9. vehicul L6e care nu îndeplinește criteriile specifice de clasificare pentru un vehicul L6e-B și 10. putere nominală sau netă continuă maximă ([1]) ≤ 4 000 W
L6e-B	Cvadrimobil ușor	9. compartiment închis pentru conducător și pasageri accesibil prin maximum trei laturi și 10. putere nominală sau netă continuă maximă ([1]) ≤ 6 000 W și
Subsubcategorii	Denumirea subsubcategoriei	Criterii de subsubclasificare în plus față de criteriile de subclasificare pentru un vehicul L6e-B
L6e-BP	Cvadrimobil ușor pentru transportul de pasageri	11. vehicul L6e-B destinat în principal transportului de pasageri și 12. vehicul L6e-B, altul decât cele care respectă criteriul specific de clasificare pentru un vehicul L6e-BU
L6e-BU	Cvadrimobil ușor pentru scopuri utilitare	11. 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) $lungime_{platformă} \times lățime_{platformă} \geq 0{,}3 \times lungime_{vehicul} \times lățime_{vehicul}$ sau (b) o suprafață de încărcare echivalentă care corespunde definiției de mai sus utilizată pentru montarea mașinilor și/sau echipamentelor și (c) proiectat cu o suprafață de încărcare separată în mod clar printr-un perete despărțitor rigid de zona rezervată ocupanților vehiculului și (d) suprafața de încărcare poate transporta un volum minim reprezentat de un cub de 600 mm

Categoria	Denumirea categoriei	Criterii de clasificare comune
L7e	Cvadriciclu greu	4. patru roți și mod de propulsie precizat la articolul 4 alineatul (3) și 5. masa vehiculului în ordine de mers: (a) ≤ 450 kg pentru transportul de pasageri (b) ≤ 600 kg pentru transportul de marfă și 6. vehicul L7e care nu poate fi clasificat ca vehicul L6e și
Subcategorii	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L7e-A	Quad rutier greu	7. vehicul L7e care nu îndeplinește criteriile specifice de clasificare pentru un vehicul L7e-B sau L7e-C și 8. vehicul proiectat doar pentru transportul de pasageri și 9. putere nominală sau netă continuă maximă ([1]) ≤ 15 kW și
Subsubcategorii	Denumirea subsubcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L7e-A1	Quad rutier greu A1	10. maximum două locuri șezând tip șa, inclusiv cel al conducătorului și 11. comanda direcției prin ghidon
L7e-A2	Quad rutier greu A2	10. vehicul L7e-A care nu îndeplinește criteriile specifice de clasificare pentru un vehicul L7e-A1 și 11. maximum două locuri șezând, dar nu tip șa, inclusiv cel al conducătorului
Subcategorie	Denumirea subcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L7e-B	Quad greu de teren	7. vehicul L7e care nu îndeplinește criteriile specifice de clasificare pentru un vehicul L7e-C și 8. garda la sol ≥ 180 mm și
Subsubcategorii	Denumirea subsubcategoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L7e-B1	Quad de teren	9. maximum două locuri șezând tip șa, inclusiv cel al conducătorului și 10. echipat cu ghidon pentru comanda direcției și 11. viteza maximă constructivă a vehiculului ≤ 90 km/h și 12. raportul ampatament/gardă la sol ≤ 6
L7e-B2	Buggy cu locuri alăturate	9. vehicul L7e-B, altul decât un vehicul L7e-B1 și 10. maximum trei locuri șezând, dar nu tip șa, dintre care două poziționate unul lângă celălalt, inclusiv locul șezând al conducătorului și 11. putere nominală sau netă continuă maximă ([1]) ≤ 15 kW și 12. raportul ampatament/gardă la sol ≤ 8

Sub-categorie	Denumirea categoriei	Criterii suplimentare de clasificare în subcategorii
L7e-C	Cvadrimobil greu	7. vehicul L7e care nu îndeplinește criteriile specifice de clasificare pentru un vehicul L7e-B și 8. putere nominală sau netă continuă maximă ([1]) ≤ 15 kW și 9. viteza maximă constructivă a vehiculului ≤ 90 km/h și 10. compartiment închis pentru conducător și pasageri accesibil prin maximum trei laturi și
Subsubcategorii	Denumirea subsubcategoriei	Criterii de subsubclasificare în plus față de criteriile de subclasificare pentru un vehicul L7e-C
L7e-CP	Cvadrimobil greu pentru transportul de pasageri	11. vehicul L7e-C care nu îndeplinește criteriile specifice de clasificare pentru un vehicul L7e-CU și 12. maximum patru locuri șezând, dar nu tip șa, inclusiv cel al conducătorului
L7e-CU	Cvadrimobil greu pentru scopuri utilitare	11. 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) $\text{lungime}_{\text{platformă}} \times \text{lățime}_{\text{platformă}} \geq 0{,}3 \times \text{lungime}_{\text{vehicul}} \times \text{lățime}_{\text{vehicul}}$ sau (b) o suprafață de încărcare echivalentă care corespunde definiției de mai sus proiectată pentru montarea de mașini și/sau echipamente și (c) proiectat cu o suprafață de încărcare separată în mod clar printr-un perete despărțitor rigid de zona rezervată ocupanților vehiculului și (d) suprafața de încărcare poate transporta un volum minim reprezentat de un cub de 600 mm și 12. maximum două locuri șezând, dar nu tip șa, inclusiv cel al conducătorului

NB: A se vedea sfârșitul anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe.

ANEXA II

Lista exhaustivă a cerințelor în scopul omologării UE de tip a vehiculelor ([3])

Nr.	Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Categorii de vehicule											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A.	CERINȚE PRIVIND PERFORMANȚELE DE MEDIU ȘI DE PROPULSIE														
1	23 & 24	proceduri de încercare privind mediul legate de emisiile de gaze de evacuare, emisiile prin evaporare, emisiile de gaze cu efect de seră, consumul de carburant și carburanții de referință		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		viteza maximă prin construcție a vehiculului, cuplul maxim, puterea de propulsie continuă totală maximă a motorului		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		proceduri de încercare legate de nivelul sonor		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Categorii de vehicule													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
B.	CERINȚE PRIVIND SIGURANȚA FUNCȚIONALĂ A VEHICULULUI																
1	22	avertizoare acustice			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		frânare, inclusiv frânare cu sistem antiblocare și combinată		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		siguranță electrică		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		cerințe pentru declarația producătorului cu privire la încercările de anduranță ale sistemelor, pieselor și echipamentelor critice legate de siguranța în funcționare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		dispozitive de protecție față și spate				DM			DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
6		geamuri, dispozitive de ștergere și spălare a parbrizului, dispozitive de dejivrare și dezaburire			DM	DM	DM	DM	DM	X	DM	X	DM	DM	DM	DM	X
7		comenzi operate de conducător, inclusiv identificarea comenzilor, a martorilor și a indicatorilor			X	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	X	X
9		vizibilitate spate			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		structuri de protecție în caz de răsturnare (ROPS)														X	
11		ancorajele centurilor de siguranță și centurile de siguranță				DM				X	DM	DM	DM	X		X	X
12		locuri șezând (șei și scaune)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		fiabilitatea direcției, comportament în viraje și orientabilitatea roților		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		instalarea pneurilor		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		dispozitiv de limitare a vitezei vehiculului și amplasamentul acestuia pe vehicul				DM				DM	DM	DM	DM	DM	X	X	DM
16		sisteme de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajări interioare, tetiere, centuri de siguranță, portiere				DM			DM	DM	DM	DM		DM		DM	DM

Nr.	Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Categorii de vehicule													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
17		puterea nominală sau netă continuă maximă și/sau limitarea prin construcție a vitezei vehiculului		X	X	X	DM	DM			X	X	X	X	X	X	X
18		integritatea structurii vehiculului		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Categorii de vehicule													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C.	CERINȚE PRIVIND CONSTRUCȚIA VEHICULELOR ȘI CERINȚE GENERALE PRIVIND OMOLOGAREA DE TIP																
1	20	măsuri împotriva modificărilor neautorizate		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	dispoziții luate pentru procedurile de omologare de tip		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	cerințe privind conformitatea producției		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	dispozitive de cuplare și fixare		DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
5	18	dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	compatibilitatea electromagnetică (CEM)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	proeminențe exterioare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	rezervorul de carburant		DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
9	18	platforme de încărcare				DM				X		DM			DM	DM	DM
10	18	mase și dimensiuni		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	sisteme de diagnosticare la bord					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	18	mânere și suporturi pentru picioarele pasagerilor			X	DM	DM	DM	DM	DM	X		DM	DM	DM	DM	
13	18	spațiu pentru placa de înmatriculare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	informații privind reparațiile și întreținerea		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	suporturi de parcare		X	X		X										
C2.	CERINȚE REFERITOARE LA SERVICIILE TEHNICE																
16	65	standarde de performanță și evaluarea serviciilor tehnice															

NB: A se vedea sfârșitul anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe.

ANEXA III

Limite pentru serii mici

(Sub)categoria vehiculului	Numele categoriei	Serii mici (pentru fiecare tip, unități puse la dispoziție pe piață, înmatriculate și puse în exploatare pe an)
L1e-A	Bicicletă cu motor	50
L1e-B	Moped cu două roți	
L2e	Moped cu trei roți	
L3e	Motocicletă cu două roți	75
L4e	Motocicletă cu două roți, cu ataș	150
L5e-A	Triciclu	75
L5e-B	Triciclu utilitar	150
L6e-A	Quad rutier ușor	30
L6e-B	Cvadrimobil ușor	150
L7e-A	Quad rutier greu	30
L7e-B	Quad greu de teren	50
L7e-C	Cvadrimobil greu	150

ANEXA IV

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

Punctul	Descriere	(Sub)categorie	Noi tipuri de vehicule obligatoriu	Tipuri existente de vehicule obligatoriu	Ultima dată de înmatriculare a vehiculelor conforme
1.	Aplicarea actului delegat referitor la cerințele privind performanțele de mediu și de propulsie, elementele enumerate în anexa II partea A				
1.1.	Încercare de tipul I, încercarea emisiilor la țeava de evacuare după pornirea la rece	—	—	—	—
1.1.1.	Ciclul de încercări	—	—	—	—
1.1.1.1.	Încercare de tipul I: ciclu de încercare ECE R 47	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2.	Încercare de tipul I ECE R 40 (cu ciclu urban de conducere suplimentar, dacă este cazul)	L5e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3.	Încercarea de tipul I, WMTC, etapa 2	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4.	Încercare de tipul I, ciclu de încercare revizuit bazat pe WMTC	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2.	Încercare de tipul I, limitele emisiilor la țeava de evacuare		—	—	—
1.1.2.1.	Euro 4: anexa VI punctul A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.2.2.	Euro 4: anexa VI punctul A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.2.3.	Euro 5: anexa VI punctul A2	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.2.	Încercare de tipul II, încercarea emisiilor la (turație mărită la) ralanti/accelerare liberă				
1.2.1.	Încercare de tipul II, încercarea emisiilor la (turație mărită la) ralanti/accelerare liberă	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2.	Încercare de tipul II, încercarea emisiilor la (turație mărită la) ralanti/accelerare liberă	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.3.	Încercare de tipul III, emisii de gaz de carter zero				
1.3.1.	Încercare de tipul III, emisii de gaz de carter zero	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2.	Încercare de tipul III, emisii de gaz de carter zero	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.	Încercare de tipul IV, emisii prin evaporare		—	—	—
1.4.1.	Încercarea permeabilității rezervorului de carburant	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2017	

Punctul	Descriere	(Sub)categorie	Noi tipuri de vehicule obligatoriu	Tipuri existente de vehicule obligatoriu	Ultima dată de înmatriculare a vehiculelor conforme
1.4.2.	Încercarea permeabilității rezervorului de carburant	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3.	Procedura de încercare SHED	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4.	Procedura de încercare SHED	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5.	Limite de încercare SHED, anexa VI punctul C1	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6.	Limite de încercare SHED, anexa VI punctul C1	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7.	Încercare SHED sau încercare a permeației carburantului, în așteptarea rezultatelor studiului menționat la articolul 23 alineatele (4) și (5)	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8.	Limitele de încercare SHED, anexa VI punctul C2, în așteptarea rezultatelor studiului menționat la articolul 23 alineatele (4) și (5)	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.5.	Încercare de tipul V, încercare de durabilitate ([3])				
1.5.1.	Kilometraj pentru durabilitatea Euro 4, anexa VII părțile A și B	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.5.2.	Kilometraj pentru durabilitatea Euro 4, anexa VII părțile A și B	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.5.3.	Kilometraj pentru durabilitatea Euro 5, anexa VII părțile A și B	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.6.	O încercare de tipul VI nu a fost atribuită	—	—	—	—
1.7.	Încercare de tipul VII, emisii de gaze cu efect de seră/determinarea și raportarea consumului de carburant sau energie			—	
1.7.1.	Încercare de tipul VII, emisii de gaze cu efect de seră/determinarea și raportarea consumului de carburant sau energie	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2.	Încercare de tipul VII, emisii de gaze cu efect de seră/determinarea și raportarea consumului de carburant sau energie	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.8.	Încercarea de tipul VIII, OBD, încercare de mediu		—	—	
1.8.1.	OBD I – cerințe funcționale	L3e, L4e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2016; pentru L6e-A: 1.1.2017	1.1.2017; pentru L6e-A: 1.1.2018	31.12.2020
	OBD I – procedura de încercare de mediu (încercarea de tipul VIII)				
	OBD I – praguri pentru încercarea de mediu, anexa VI punctul B1				

Punctul	Descriere	(Sub)categorie	Noi tipuri de vehicule obligatoriu	Tipuri existente de vehicule obligatoriu	Ultima dată de înmatriculare a vehiculelor conforme
1.8.2.	OBD I – cerințe funcționale	L3e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
	OBD I – procedura de încercare de mediu (încercarea de tipul VIII)				
	OBD I – praguri pentru încercarea de mediu, anexa VI punctul B2				
1.8.3.	OBD II – cerințe funcționale, în așteptarea studiului de la articolul 23 alineatele (4) și (5)	L3e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	
	OBD II – procedura de încercare de mediu (încercarea de tipul VIII), în așteptarea studiului de la articolul 23 alineatele (4) și (5)				
	OBD II – praguri pentru încercarea de mediu, anexa VI punctul B2, în așteptarea studiului de la articolul 23 alineatele (4) și (5)				
1.9.	Încercarea de tipul IX, nivelul sonor ([3])				
1.9.1.	Procedura de încercare privind nivelul sonor și valorile limită, anexa VI partea D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.9.2.	Procedura de încercare privind nivelul sonor și valorile limită ([3]), anexa VI partea D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.9.3.	Regulamentele CEE-ONU nr. 9, 41, 63, 92 și limitele anexei VI partea D	L1e-L7e			
1.9.4.	Regulamentele CEE-ONU nr. 9, 41, 63, 92 și noile valori limită asociate propuse de Comisie	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.10.	Încercări și cerințe privind performanțele de propulsie referitoare la viteza maximă prin construcție a vehiculului, cuplul maxim, puterea nominală sau netă continuă maximă și puterea de vârf maximă				
1.10.1.	Încercări și cerințe privind performanța de propulsie	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2.	Încercări și cerințe privind performanța de propulsie	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Punctul	Descriere	(Sub)categorie	Noi tipuri de vehicule obligatoriu	Tipuri existente de vehicule obligatoriu	Ultima dată de înmatriculare a vehiculelor conforme
2.	Aplicarea actului delegat referitor la cerințele privind siguranța în funcționare a vehiculului, elementele enumerate în anexa II partea B ([3])				
2.1.	Aplicarea actului delegat referitor la cerințele privind siguranța în funcționare a vehiculului, elementele enumerate în anexa II partea B ([3])	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
2.2.	Aplicarea actului delegat referitor la cerințele privind siguranța în funcționare a vehiculului, elementele enumerate în anexa II partea B ([3])	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.	Anexa VIII, elemente de siguranță suplimentare ([3])		—	—	
2.3.1.	Aprinderea automată a sistemului de iluminare	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2016	
2.3.2.	Dispozitiv pentru siguranța la virare (diferențial sau echivalent)	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3.	Sisteme de frânare avansate, montare obligatorie	L3e	1.1.2016	1.1.2017	—

Punctul	Descriere	(Sub)categorie	Noi tipuri de vehicule obligatoriu	Tipuri existente de vehicule obligatoriu	Ultima dată de înmatriculare a vehiculelor conforme
3.	Aplicarea actului delegat referitor la cerințele privind construirea vehiculului, elementele enumerate în anexa II partea C ([3])				
3.1.	Aplicarea actului delegat referitor la cerințele privind construirea vehiculului, elementele enumerate în anexa II partea C ([3])	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
3.2.	Aplicarea actului delegat referitor la cerințele privind construirea vehiculului, elementele enumerate în anexa II partea C ([3])	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Punctul	Descriere	(Sub)categorie	Noi tipuri de vehicule obligatoriu	Tipuri existente de vehicule obligatoriu	Ultima dată de înmatriculare a vehiculelor conforme
4.	Aplicarea actului de punere în aplicare privind cerințele administrative				
4.1.	Aplicarea actului de punere în aplicare privind cerințele administrative	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
4.2.	Aplicarea actului de punere în aplicare privind cerințele administrative	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

NB: A se vedea sfârșitul anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe.

ANEXA V

A. Încercări și cerințe de mediu

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

Tipul încercării	Descriere	Cerințe: valori limită	Criterii de subclasificare pe lângă articolul 2 și anexa I	Cerințe: proceduri de încercare
I	Emisii la țeava de evacuare după pornirea la rece	Anexa VI partea A	Regulamentul tehnic mondial nr. 2 al CEE-ONU, capitolul 6.3: vehiculele din categoria L echipate cu un motor cu ardere cu cilindree < 50 cm^3 și care circulă cu v_{max} < 50 km/h se includ în vehiculele din clasa I.	
II	— PI sau hibride ([5]) echipate cu PI: emisii la ralanti și la turație mărită la ralanti — CI sau hibrid cu motor CI: încercarea la accelerație liberă	Directiva 2009/40/CE ([6])		
III	Emisii de gaze de carter	Emisie zero, carter închis. Gazele de carter emise de orice vehicul nu sunt eliberate direct în mediul ambiant, pe toată durata de viață utilă a vehiculului.		
IV	Emisii prin evaporare	Anexa VI partea C		
V	Durabilitatea dispozitivelor de control al poluării	Anexele VI și VII		
VI	O încercare de tipul VI nu a fost atribuită	Nu este cazul		Nu este cazul
VII	Emisii de CO_2, consumul de carburant și/sau de energie electrică și autonomia electrică	Măsurare și raportare, fără valori limită în scopul omologării de tip	Regulamentul tehnic mondial nr. 2 al CEE-ONU, capitolul 6.3: vehiculele din categoria L echipate cu un motor cu ardere cu cilindree < 50 cm^3 și care circulă cu v_{max} < 50 km/h se includ în vehiculele din clasa I.	
VIII	OBD – încercări de mediu	Anexa VI partea B	Regulamentul tehnic mondial nr. 2 al CEE-ONU, capitolul 6.3: vehiculele din categoria L echipate cu un motor cu ardere cu cilindree < 50 cm^3 și care circulă cu v_{max} < 50 km/h se includ în vehiculele din clasa I.	
IX	Nivel sonor	Anexa VI partea D	Când Regulamentele CEE-ONU nr. 9, 41, 63 sau 92 înlocuiesc cerințele specifice ale UE stabilite în actul delegat referitor la cerințele privind performațele de mediu și de propulsie, criteriile de (sub)clasificare stabilite în regulamentele CEE-ONU respective (anexa 6) sunt selectate cu referire la încercările de tipul IX privind nivelul sonor.	

B. Aplicarea cerințelor referitoare la încercările privind performanțele de mediu pentru omologări și extinderi

	Vehicule cu motoare cu aprindere prin scânteie (PI), inclusiv vehiculele hibride									Vehicule cu motoare cu aprindere prin compresie (CI), inclusiv vehiculele hibride		Vehicul pur electric sau vehicul propulsat cu aer comprimat (CA)	Vehicul cu pilă cu hidrogen
	Monocarburant ([20])				Bicarburant			Multicarburant		Multicarburant	Monocarburant		
	Benzină (E5) ([21])	GPL	Gaz natural/ Biometan	H_2	Benzină (E5)	Benzină (E5)	Benzină (E5)	Benzină (E5)	Gaz natural/ Biometan	Motorină (B5)	Motorină (B5)		
					GPL	Gaz natural/ Biometan	H_2	Etanol (E85)	H_2NG	Biomotorină			
Încercare de tipul I ([19])	Da	Da	Da	Da	Da (ambii carburanți)	Da (ambii carburanți)	Da (ambii carburanți)	Da (ambii carburanți)	Da (ambii carburanți)	Da (doar B5)	Da	Nu	Nu
Încercare de tipul I ([19]) Masa de particule (doar Euro 5) ([6])	Da	Nu	Nu	Nu	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Nu	Da (doar B5)	Da	Nu/Da pentru CA	Nu
Încercare de tipul II ([19]), inclusiv opacitatea fumului doar pentru CI	Da	Da	Da	Da	Da (ambii carburanți)	Da (ambii carburanți)	Da (doar benzină)	Da (ambii carburanți)	Da (doar gaz natural/ biometan)	Da (doar B5)	Da	Nu	Nu
Încercare de tipul III ([19])	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Nu	Nu
Încercare de tipul IV ([19])	Da	Nu	Nu	Nu	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Nu	Nu	Nu	Nu	Nu
Încercare de tipul V ([19])	Da	Da	Da	Da	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Da (doar gaz natural/ biometan)	Da (doar B5)	Da	Nu	Nu
Încercare de tipul VII ([19])	Da	Da	Da	Da	Da (ambii carburanți)	Da (ambii carburanți)	Da (ambii carburanți)	Da (ambii carburanți)	Da (ambii carburanți)	Da (ambii carburanți)	Da	Da (doar consumul de energie)	Da (doar consumul de carburant)

	Vehicule cu motoare cu aprindere prin scânteie (PI), inclusiv vehiculele hibride									Vehicule cu motoare cu aprindere prin compresie (CI), inclusiv vehiculele hibride		Vehicul pur electric sau vehicul propulsat cu aer comprimat (CA)	Vehicul cu pilă cu hidrogen
	Monocarburant ([20])				Bicarburant			Multicarburant		Multicarburant	Monocarburant		
	Benzină (E5) ([21])	GPL	Gaz natural/ Biometan	H_2	Benzină (E5)	Benzină (E5)	Benzină (E5)	Benzină (E5)	Gaz natural/ Biometan	Motorină (B5)	Motorină (B5)		
					GPL	Gaz natural/ Biometan	H_2	Etanol (E85)	H_2NG	Biomotorină			
Încercare de tipul VIII ([19])	Da	Da	Da	Da	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Da (doar benzină)	Da (doar gaz natural/ biometan)	Da (doar B5)	Da	Nu	Nu
Încercare de tipul IX ([19])	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Nu Da pentru CA	Nu

NB: A se vedea sfârșitul 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 4

Categoria vehiculului	Numele categoriei	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Masa de monoxid de carbon (CO)	Masa hidrocarburilor totale (THC)	Masa oxizilor de azot (NO_x)	Masa de particule (MP)	Ciclul de încercare
				L_1 (mg/km)	L_2 (mg/km)	L_3 (mg/km)	L_4 (mg/km)	
L1e-A	Bicicletă cu motor	PI/CI/hibrid	Euro 4	560	100	70		ECE R47
L1e-B	Moped cu două roți	PI/CI/hibrid	Euro 4	1 000	630	170	—	ECE R47
L2e	Moped cu trei roți	PI/CI/hibrid	Euro 4	1 900	730	170	—	ECE R47
L3e L4e ([7]) L5e-A L7e-A	— Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș — Triciclu — Quad rutier greu	PI/PI hibrid, v_{max} < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, etapa 2
		PI/PI hibrid, v_{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, etapa 2
		CI/CI hibrid	Euro 4	1 000	100	300	80 ([8])	WMTC, etapa 2
L5e-B	Triciclu utilitar	PI/PI hibrid	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI hibrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ([8])	ECE R40
L6e-A, L6e-B	Quad rutier ușor Cvadrimobil ușor	PI/PI hibrid	Euro 4	1 900	730	170		ECE R47
		CI/CI hibrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ([8])	ECE R47
L7e-B L7e-C	Quad greu de teren Cvadrimobil greu	PI/PI hibrid	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI hibrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ([8])	ECE R40

A2. Euro 5

Categoria vehiculului	Numele categoriei	Clasa de propulsie	Nivel Euro ([4])	Masa de monoxid de carbon (CO)	Masa hidrocarburilor totale (THC)	Masa hidrocarburilor nemetanice (NMHC)	Masa oxizilor de azot (NO_x)	Masa de particule (MP)	Ciclul de încercări
				L_1 (mg/km)	L_{2A} (mg/km)	L_{2B} (mg/km)	L_3 (mg/km)	L_4 (mg/km)	
L1e-A	Bicicletă cu motor	PI/CI/hibrid	Euro 5	500	100	68	60	4,5 ([9])	WMTC revizuit ([10])
L1e-B-L7e	Toate celelalte vehicule din categoria L	PI/PI hibrid	Euro 5	1 000	100	68	60	4,5 ([9])	WMTC revizuit
		CI/CI hibrid		500	100	68	90	4,5	WMTC revizuit

B. Praguri de emisie pentru sistemele de diagnosticare la bord

B1. Euro 4, etapa I OBD

Categoria vehiculului	Numele categoriei	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Masa de monoxid de carbon CO)	Masa hidrocarburilor totale (THC)	Masa oxizilor de azot (NO_x)	Ciclul de încercare
				OT_1 (mg/km)	OT_2 (mg/km)	OT_3 (mg/km)	
L6e-A	— Quad rutier ușor	PI, CI sau hibrid	Euro 4	3 610	2 690	850	ECE R47
L3e ([5]) L4e ([7]) L5e-A L7e-A	— Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș — Triciclu — Quad rutier greu	PI/PI hibrid, v_{max} < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, etapa 2
		PI/PI hibrid, v_{max} ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, etapa 2
		CI/CI hibrid		2 170	630	900	WMTC, etapa 2

B2. Euro 5, etapa I OBD și etapa II OBD ([4])

Categoria vehiculului	Numele categoriei	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Masa de monoxid de carbon (CO)	Masa hidrocarburilor nemetanice (NMHC)	Masa oxizilor de azot (NO_x)	Masa de particule (MP)	Ciclul de încercare
				OT_1 (mg/km)	OT_2 (mg/km)	OT_3 (mg/km)	OT_4 (mg/km)	
L3e-L7e ([6])	Toate vehiculele din categoria L, cu excepția categoriilor L1e și L2e	PI/PI hibrid	Euro 5	1 900	250	300	50	WMTC revizuit
		CI/CI hibrid	Euro 5	1 900	320	540	50	WMTC revizuit

C. Limitele emisiilor prin evaporare

C1. Euro 4

Categoria vehiculului	Numele categoriei	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Masa hidrocarburilor totale (THC) (mg/încercare)	Ciclul de încercări
L3e L4e ([7])	Motocicletă cu două roți ([13]), cu și fără ataș	PI ([11])	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Triciclu	PI ([11])	Euro 4		
L6e-A	Quad rutier ușor	PI ([11])	Euro 4		
L7e-A	Quad rutier greu	PI ([11])	Euro 4		

C2. Euro 5

Clasa vehiculului ([12])	Numele categoriei	Clasa de propulsie	Nivel Euro	Încercarea de permeabilitate ($mg/m^2/zi$)		Masa hidrocarburilor totale (THC) în încercarea SHED (mg/încercare)
				Rezervorul de carburant	Circuitul de carburant	Vehicul
L1e-A	Bicicletă cu motor	PI ([11])	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Moped cu două roți		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Moped cu trei roți		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e L4e ([7])	Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș		Euro 5			1 500
L5e-A	Triciclu		Euro 5			1 500
L5e-B	Triciclu utilitar		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Quad rutier ușor		Euro 5			1 500
L6e-B	Cvadrimobil ușor		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Quad rutier greu		Euro 5			1 500
L7e-B	Quad de teren		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Cvadrimobil greu		Euro 5	1 500	15 000	1 500

D. Limitele nivelului sonor – Euro 4 și Euro 5

Categoria vehiculului	Numele categoriei	Limitele nivelului sonor Euro 4 ([14]) [dB(A)]	Procedura de încercare Euro 4 ([16])	Nivelul sonor Euro 5 ([15]) [dB(A)]	Procedura de încercare Euro 5
L1e-A	Bicicletă cu motor	63 ([14])	Actul delegat/Regulamentul CEE-ONU nr. 63		Regulamentul CEE-ONU nr. 63
L1e-B	Moped cu două roți $v_{max} \leq 25$ km/h	66			
	Moped cu două roți $v_{max} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Moped cu trei roți	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		Regulamentul CEE-ONU nr. 41
	Motocicletă cu două roți 80 cm^3 < Cilindree ≤ 175 cm^3	77			
	Motocicletă cu două roți Cilindree > 175 cm^3	80			
L4e	Motocicletă cu două roți, cu ataș	80			
L5e-A	Triciclu	80	Actul delegat/Regulamentul CEE-ONU nr. 9		Regulamentul CEE-ONU nr. 9
L5e-B	Triciclu utilitar	80			
L6e-A	Quad rutier ușor	80	Actul delegat/Regulamentul CEE-ONU nr. 63		Regulamentul CEE-ONU nr. 63
L6e-B	Cvadrimobil ușor	80	Actul delegat/Regulamentul CEE-ONU nr. 9		Regulamentul CEE-ONU nr. 9
L7e-A	Quad rutier greu	80			
L7e-B	Quad greu de teren	80			
L7e-C	Cvadrimobil greu	80			

NB: A se vedea sfârșitul 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 vehiculului	Numele categoriei	Kilometraj pentru durabilitatea Euro 4 (km) și kilometraj pentru durabilitatea Euro 5 ([4]) (km)
L1e-A	— Bicicletă cu motor	5 500
L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)	— Motocicletă „trial” cu două roți	
L1e-B	— Moped cu două roți	11 000
L2e	— Moped cu trei roți	
L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)	— Motocicletă „enduro” cu două roți	
L6e-A	— Quad rutier ușor	
L7e-B	— Quad greu de teren	
L3e	— Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș (v_{max} < 130 km/h)	20 000
L4e (7)		
L5e	— Triciclu	
L6e-B	— Cvadrimobil ușor	
L7e-C	— Cvadrimobil greu	
L3e	— Motocicletă cu două roți, cu și fără ataș (v_{max} ≥ 130 km/h)	35 000
L4e ([7])		
L7e-A	— Quad rutier greu	

B. Factori de deteriorare (FD)

Categoria vehiculului	Numele categoriei	Euro 4 DF (-) DF (-)				Euro 5 DF+ (4) (-)							
		CO	HC	NO_x	PM	CO	THC		NMHC		NO_x		PM(17) ([4])
							PI	CI ([18])	PI	CI	PI	CI	CI
L1e-L7e	Toate	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

NB: A se vedea sfârșitul anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe.

ANEXA VIII

Cerințe suplimentare referitoare la siguranța funcțională a vehiculului

Obiect	Cerințe
Montarea obligatorie a sistemelor de frânare avansate	(a) motocicletele noi (22) din subcategoriile L3e-A1 care sunt puse la dispoziție pe piață, înmatriculate și puse în exploatare, trebuie echipate fie cu un sistem antiblocare, fie cu un sistem combinat de frânare, 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 puse la dispoziție pe piață, înmatriculate și puse în exploatare, trebuie echipate cu frâne cu sistem antiblocare. Scutire: L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3, motocicletele „enduro" cu două roți) și L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3, motocicletele „trial" cu două roți) sunt scutite de montarea obligatorie a unor sisteme avansate de frânare.
Siguranța în viraje pe drumuri cu pavaj dur	Vehiculele din categoria L trebuie produse astfel încât fiecare dintre 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 este echipat cu un diferențial blocabil, acesta trebuie proiectat astfel încât să fie deblocat în mod normal.
Îmbunătățirea vizibilității vehiculului și a conducătorului auto prin aprinderea automată a luminilor	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 nr. 53 Rev. 2 și modificările sale 1 și 2, fie faruri pentru circulația pe timp de zi în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 87 Rev. 2 și modificările 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 (23).

Obiect	Cerințe
(anexa II partea B punctul 3) Siguranța electrică	Vehiculele din categoria L, în privința grupului motopropulsor electric, dacă sunt echipate cu unul sau mai multe motoare de tracțiune care funcționează pe bază de curent electric și nu sunt conectate permanent la rețea, precum și componentele lor de înaltă tensiune și sistemele conectate galvanic la magistrala de înaltă tensiune a sistemului de propulsie electrică, sunt concepute pentru a evita orice risc de siguranță electrică, în conformitate cu cerințele relevante ale Regulamentului CEE-ONU nr. 100 și ISO 13063.
(anexa II partea B punctul 4) Cerințe pentru declarația producătorului cu privire la încercările de anduranță ale sistemelor, pieselor și echipamentelor critice legate de siguranța în funcționare	Producătorul vehiculului declară că vehiculele produse în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) pot rezista în condiții de utilizare normală, așa cum s-a intenționat, cel puțin pe distanța parcursă după specificațiile de mai jos, în termen de cinci ani după prima înmatriculare. Distanța este de 1,5 ori distanța specificată în anexa VII în legătură directă cu categoria de vehicul în cauză și etapa de emisii (adică nivelul Euro) conform căruia vehiculul urmează să fie omologat de tip; totuși, distanța cerută nu depășește 60 000 km pentru nicio categorie de vehicule.
(anexa II partea B punctul 5) Cerințe privind dispozitivele de protecție față și spate	Vehiculele din categoria L sunt concepute astfel încât dispozitivele de protecție față-spate să evite orice proeminențe sau protuberanțe ascuțite sau tăioase îndreptate în exterior și care pot agăța sau pot crește în mod semnificativ gravitatea rănilor sau probabilitatea de a cauza lacerații participanților la traficul rutier vulnerabili în caz de coliziune. Acest lucru este valabil atât pentru partea din față, cât și pentru partea din spate a vehiculului.
(anexa II partea B punctul 10) Ancorajele centurilor de siguranță și centurile de siguranță	Cerințele obligatorii pentru ancorajele centurilor de siguranță și pentru instalarea centurilor de siguranță pe vehiculele din categoriile L2e, L5e, L6e și L7e dotate cu caroserie.
(anexa II partea B punctul 15) Cerințe privind sistemele de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajări interioare și portiere	Vehiculele din categoriile L2e, L5e, L6e și L7e dotate cu caroserie sunt proiectate pentru a evita orice proeminențe sau protuberanțe ascuțite sau tăioase care pot crește în mod semnificativ gravitatea rănilor produse conducătorului și pasagerilor. Vehiculele dotate cu portiere sunt proiectate pentru a asigura faptul că portierele respective sunt construite cu încuietoarele și balamalele corespunzătoare.
(anexa II partea B punctul 17) Cerințe privind integritatea structurală a vehiculului	Producătorul vehiculului declară că în caz de rechemare în fabrică cauzată de un risc grav în materie de siguranță va pune imediat, la cerere, la dispoziția autorității de omologare și a Comisiei analiza specifică a structurilor, componentelor și/sau pieselor vehiculului prin calcule de inginerie, metode de încercare virtuală și/sau structurală. Omologarea de tip a vehiculului nu este acordată dacă există un motiv pentru a pune la îndoială faptul că producătorul vehiculului nu poate furniza o asemenea analiză.

NB: A se vedea sfârșitul anexei VIII pentru totalitatea notelor de subsol care apar în anexe.

Notele explicative la anexele I-VIII

([1]) Limitele de putere din anexa I se bazează pe puterea nominală continuă maximă, pentru vehiculele cu propulsie electrică, și puterea netă continuă, pentru vehiculele propulsate cu un motor cu ardere. Greutatea unui vehicul este considerată egală cu masa vehiculului în ordine de mers.

([2]) Subclasificarea unui vehicul din categoria L3e în funcție de o viteza 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 L3e-A1 (cu toate că este improbabilă atingerea unei viteze de 130 km/h), L3e-A2 sau L3e-A3.

([3]) „X" înseamnă că prezentul regulament stabilește cerințe obligatorii privind obiectul și categoria vizată; cerințele detaliate sunt stabilite în articolele la care se face trimitere și în documentele la care se face referire în acest tabel.

„DM" înseamnă „dacă este montat". Dacă sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată menționată în tabel este montată pe vehicul, dat fiind că este obligatorie doar pentru unele dintre vehiculele din această categorie, acesta respectă cerințele din actele delegate și din actele de punere în aplicare. În mod similar, dacă producătorul vehiculului alege să echipeze vehiculul cu sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată respectivă în mod opțional, acesta respectă cerințele din actele delegate și actele de punere în aplicare.

Dacă un câmp al tabelului rămâne gol, înseamnă că prezentul regulament nu stabilește cerințe cu privire la obiectul și categoria respectivă.

([4]) A se vedea articolul 23 alineatele (4) și (5).

([5]) 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 ardere 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.

([6]) Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (JO L 141, 6.6.2009, p. 12).

([7]) Numai motocicletele de bază cu două roți pe care este instalat atașul trebuie să respecte limitele de emisii corespunzătoare.

([8]) Numai motoare CI, inclusiv în cazul în care, de exemplu, un concept hibrid include un motor CI.

([9]) Valabil numai în cazul motoarelor pe benzină cu injecție directă (DI).

([10]) Studiul privind efectele asupra mediului, menționat la articolul 23 alineatele (4) și (5), va prezenta, de asemenea, un raport privind posibilitatea ca vehiculele din categoria L, cu excepția subcategoriilor L3e, L5e-A și L7e-A, să fie supuse încercărilor privind emisiile în cadrul unui ciclu WMTC revizuit.

([11]) Motoare PI pe benzină, amestecuri de benzină sau etanol.

([12]) 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 23 alineatele (4) și (5). Același studiu va evalua, de asemenea, posibilitatea și rentabilitatea înlocuirii încercării SHED printr-o încercare de permeabilitate a rezervorului și a circuitului de carburant pentru subcategoriile de vehicule care nu au fost încă supuse încercărilor privind emisiile prin evaporare [a se vedea articolul 23 alineatele (4) și (5)].

([13]) $v_{max} \geq 130$ km/h.

([14]) Până la aderarea Uniunii la Regulamentele CEE-ONU nr. 9, 41, 63 și 92 și până la adoptarea de către Uniune a acestor regulamente în cadrul CEE-ONU WP29 și în cadrul UE, inclusiv a valorilor limită asociate echivalente ale nivelului sonor pentru etapa Euro 4 (de exemplu, conform dispozițiilor din anexa 6 la Regulamentul CEE-ONU nr. 41 pentru motocicletele L3e și L4e), vehiculele din categoria L respectă limitele precizate în anexa VI partea D. După adoptarea de către Uniune a Regulamentelor CEE-ONU nr. 9, 41, 63 și 92, acestea devin obligatorii, inclusiv valorile limită ale nivelului sonor care sunt echivalente cu cele precizate în anexa VI partea D, și înlocuiesc procedurile de încercări din actul delegat privind cerințele privind performanțele de mediu și de propulsie.

([15]) Limitele nivelului sonor Euro 5 care urmează a fi determinate trebuie modificate printr-un act separat adoptat în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

([16]) Un act delegat adoptat în temeiul prezentului regulament conține procedurile de încercări privind nivelul sonor și va fi înlocuit prin Regulamentele CEE-ONU nr. 9, 41, 63 și 92.

([17]) Numai pentru motoare PI, DI și CI.

([18]) Se aplică, de asemenea, în cazul vehiculelor hibride.

([19]) A se vedea anexa V pentru descrierea tipului de încercare, a referințelor pentru valorile limită și a procedurilor de încercare pentru tipurile de încercare I-IX.

([20]) Pentru vehiculele electrice/hibride cu propulsie electrică, doar cerințele privind sunetul pentru vehiculele silențioase.

([21]) A se vedea anexa IV pentru datele de aplicare a cerințelor suplimentare referitoare la siguranță.

([22]) Vehiculele din categoria L4e (motociclete cu ataș) nu fac obiectul cerințelor (a) și (b) privind montarea obligatorie a sistemelor de frânare avansate.

([23]) 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

(menționat la articolul 81)

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 (1) al treilea paragraf	Articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 1 alineatele (2) și (3)	Articolul 2 alineatul (1), articolul 4, anexa I
Articolul 2	Articolul 3
Articolul 3	Articolele 26 și 27
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 29 alineatele (1) și (2), articolul 18
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 29 alineatul (1), articolul 33
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 33 alineatul (3)
Articolul 4 alineatul (4)	—
Articolul 4 alineatul (5)	Articolul 33 alineatele (1) și (3)
Articolul 4 alineatul (6)	Articolul 29 alineatul (3)
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 29 alineatul (10) și articolul 30 alineatul (3)
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul 29 alineatul (10)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 29 alineatul (4)
Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 29 alineatul (5)
Articolul 6 alineatul (2) primul paragraf	Articolul 29 alineatul (7)
Articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 29 alineatul (8)
Articolul 7 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 38 alineatul (1)
Articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 38 alineatul (2)
Articolul 7 alineatul (2)	—
Articolul 7 alineatul (3)	Articolul 56 alineatul (2)
Articolul 7 alineatul (4)	Articolul 39 alineatul (2)
Articolul 7 alineatul (5)	Articolul 56 alineatul (2) primul paragraf
Articolul 7 alineatul (6)	Articolul 56 alineatul (2) al doilea paragraf
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 39 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 39 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 9 și articolul 37 alineatul (4)
Articolul 9 alineatul (2)	Articolul 34 alineatul (1)
Articolul 9 alineatul (3)	Articolul 34 alineatele (1) și (3)
Articolul 9 alineatul (4)	Articolele 35 și 36

Directiva 2002/24/CE	Prezentul regulament
Articolul 9 alineatul (5)	Articolul 37 alineatul (4)
Articolul 10 alineatul (1)	Articolul 49 alineatul (1)
Articolul 10 alineatul (2)	Articolul 49 alineatul (3)
Articolul 10 alineatul (3)	Articolul 49 alineatul (6)
Articolul 10 alineatul (4)	Articolul 49 alineatul (7)
Articolul 11	—
Articolul 12	Articolul 48
Articolul 13	—
Articolul 14 alineatul (1) litera (a)	Articolul 6 alineatul (1)
Articolul 14 alineatul (1) litera (b) punctul (i)	Articolul 67 alineatul (1), articolul 64
Articolul 14 alineatul (1) litera (b) punctul (ii)	—
Articolul 14 alineatul (2) primul paragraf	—
Articolul 14 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 63 alineatul (3)
Articolul 15 alineatele (1) și (2)	Articolul 6 alineatele (2) și (3)
Articolul 15 alineatul (3) primul paragraf litera (a) punctul (i)	Articolul 42
Articolul 15 alineatul (3) al doilea paragraf	—
Articolul 15 alineatul (3) litera (b) primul paragraf	—
Articolul 15 alineatul (3) litera (b)	—
Articolul 15 alineatul (4)	—
Articolul 16 alineatele (1) și (2)	Articolul 44
Articolul 16 alineatul (3)	Articolul 40
Articolul 17	Articolele 72, 74 și 75
Articolul 18 alineatul (1)	Articolul 73 alineatul (1)
Articolul 18 alineatul (2)	Articolul 73 alineatul (2)
Articolul 19	—
Articolul 20	—
Articolul 21	Articolul 77 alineatul (1)
Articolul 22	—
Articolul 23	—
Articolul 24	—

II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA CONSILIULUI EUROPEAN

din 11 mai 2012

privind examinarea de către o conferință a reprezentanților guvernelor statelor membre a propunerii de modificare a tratatelor prezentată de către guvernul irlandez sub forma unui protocol privind preocupările poporului irlandez referitoare la Tratatul de la Lisabona, care să fie anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, și de neconvocare a unei convenții

(2013/106/UE)

CONSILIUL EUROPEAN,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 48 alineatul (3),

având în vedere propunerea de modificare a tratatelor prezentată Consiliului de către guvernul irlandez la 20 iulie 2011 și prezentată Consiliului European de către Consiliu la 12 octombrie 2011,

având în vedere aprobarea Parlamentului European de a nu se convoca o convenție ([1]),

având în vedere avizul Parlamentului European ([2]),

după notificarea proiectului parlamentelor naționale,

având în vedere avizul Comisiei Europene ([3]),

întrucât:

(1) La 18-19 iunie 2011, șefii de stat sau de guvern ai celor 27 de state membre ale Uniunii Europene, reuniți în cadrul Consiliului European, au adoptat o decizie privind preocupările poporului irlandez referitoare la Tratatul de la Lisabona și au declarat că, în momentul încheierii următorului tratat de aderare, vor integra prevederile deciziei respective într-un protocol care urmează să fie anexat, în conformitate cu dispozițiile lor constituționale, la Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE) și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

(2) La 20 iulie 2011, în conformitate cu articolul 48 alineatul (2) prima teză din TUE, guvernul irlandez a prezentat o propunere de modificare a tratatelor sub forma unui protocol privind preocupările poporului irlandez referitoare la Tratatul de la Lisabona.

(3) La 12 octombrie 2011, în conformitate cu articolul 48 alineatul (2) a treia teză din TUE, Consiliul a prezentat Consiliului European propunerea guvernului irlandez. Aceasta a fost de asemenea notificată parlamentelor naționale.

(4) În cadrul reuniunii sale din 23 octombrie 2011, Consiliul European a decis, în conformitate cu articolul 48 alineatul (3) primul paragraf din TUE, să consulte Parlamentul European și Comisia în legătură cu modificările propuse. De asemenea, acesta a decis, în conformitate cu articolul 48 alineatul (3) al doilea paragraf din TUE, să solicite aprobarea Parlamentului European pentru a nu convoca o convenție, având în vedere că, în opinia sa, amploarea modificărilor nu justifică convocarea acesteia.

(5) La 18 aprilie 2012, Parlamentul European a adoptat un aviz favorabil privind modificările propuse. Acesta a aprobat de asemenea neconvocarea unei convenții, întrucât amploarea modificărilor propuse nu o justifică. La 4 mai 2012, Comisia a adoptat un aviz favorabil privind modificările propuse.

(6) Prin urmare, este oportun ca, în conformitate cu articolul 48 alineatul (3) al doilea paragraf din TUE, Consiliul European să decidă ca o conferință a reprezentanților guvernelor statelor membre să examineze modificările propuse de guvernul irlandez, să definească mandatul conferinței și să decidă neconvocarea unei convenții,

([1]) Aprobarea din 18 aprilie 2012 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).
([2]) Avizul din 18 aprilie 2012 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).
([3]) Avizul din 4 mai 2012 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Consiliul European decide ca o conferință a reprezentanților guvernelor statelor membre să examineze modificările propuse de guvernul irlandez sub forma unui protocol privind preocupările poporului irlandez referitoare la Tratatul de la Lisabona, care urmează să fie anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în formularea atașată la prezenta decizie, care va constitui mandatul conferinței menționate. Având în vedere amploarea modificărilor propuse, nu se convoacă o convenție în temeiul articolului 48 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 11 mai 2012.

Pentru Consiliul European
Președintele
H. VAN ROMPUY

PROTOCOL

privind preocupările poporului irlandez referitoare la Tratatul de la Lisabona

REGATUL BELGIEI,

REPUBLICA BULGARIA,

REPUBLICA CEHĂ,

REGATUL DANEMARCEI,

REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA,

REPUBLICA ESTONIA,

IRLANDA,

REPUBLICA ELENĂ,

REGATUL SPANIEI,

REPUBLICA FRANCEZĂ,

REPUBLICA ITALIANĂ,

REPUBLICA CIPRU,

REPUBLICA LETONIA,

REPUBLICA LITUANIA,

MARELE DUCAT AL LUXEMBURGULUI,

UNGARIA,

MALTA,

REGATUL ȚĂRILOR DE JOS,

REPUBLICA AUSTRIA,

REPUBLICA POLONĂ,

REPUBLICA PORTUGHEZĂ,

ROMÂNIA,

REPUBLICA SLOVENIA,

REPUBLICA SLOVACĂ,

REPUBLICA FINLANDA,

REGATUL SUEDIEI,

REGATUL UNIT AL MARII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD,

denumite în continuare „ÎNALTELE PĂRȚI CONTRACTANTE”,

REAMINTIND decizia șefilor de stat sau de guvern ai celor 27 de state membre ale Uniunii Europene, reuniți în cadrul Consiliului European la 18-19 iunie 2009, privind preocupările poporului irlandez referitoare la Tratatul de la Lisabona;

REAMINTIND declarația șefilor de stat sau de guvern, reuniți în cadrul Consiliului European la 18-19 iunie 2009, prin care au afirmat că vor integra, în momentul încheierii următorului tratat de aderare, dispozițiile respectivei decizii într-un protocol care urmează să fie anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în conformitate cu dispozițiile lor constituționale;

LUÂND ACT de semnarea de către Înaltele Părți Contractante a Tratatului între Înaltele Părți Contractante și Republica Croația privind aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană;

AU CONVENIT cu privire la următoarele dispoziții, care se anexează la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene:

TITLUL I

DREPTUL LA VIAȚĂ, LA FAMILIE ȘI LA EDUCAȚIE

Articolul 1

Nicio dispoziție din Tratatul de la Lisabona care atribuie statut juridic Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene și nicio dispoziție din respectivul tratat referitoare la spațiul de libertate, securitate și justiție nu aduce în niciun fel atingere domeniului de aplicare și aplicabilității protecției dreptului la viață de la articolele 40.3.1, 40.3.2 și 40.3.3, protecției familiei de la articolul 41 și protecției drepturilor în materie de educație de la articolele 42 și 44.2.4 și 44.2.5 prevăzute în Constituția Irlandei.

TITLUL II

FISCALITATE

Articolul 2

Nicio o dispoziție din Tratatul de la Lisabona nu aduce niciun fel de modificare, pentru niciun stat membru, sferei de cuprindere sau exercitării competenței Uniunii Europene în domeniul fiscalității.

TITLUL III

SECURITATE ȘI APĂRARE

Articolul 3

Acțiunea Uniunii pe scena internațională are la bază principiile democrației, statul de drept, universalitatea și indivizibilitatea drepturilor omului și libertăților fundamentale, respectarea demnității umane, principiile egalității și solidarității, precum și respectarea principiilor Cartei Organizației Națiunilor Unite și a dreptului internațional.

Politica de securitate și apărare comună a Uniunii face parte integrantă din politica externă și de securitate comună și asigură Uniunii o capacitate operațională de a efectua misiuni în afara Uniunii pentru a asigura menținerea păcii, prevenirea conflictelor și întărirea securității internaționale, în conformitate cu principiile Cartei Organizației Națiunilor Unite.

Aceasta nu prejudiciază politica de securitate și de apărare a fiecărui stat membru, inclusiv Irlanda, sau obligațiile niciunui stat membru.

Tratatul de la Lisabona nu aduce atingere și nu prejudiciază politica tradițională de neutralitate militară a Irlandei.

Statele membre – inclusiv Irlanda, acționând în spiritul solidarității și fără a se aduce atingere politicii sale tradiționale de neutralitate militară – sunt cele care vor determina caracterul ajutorului sau al asistenței care urmează a fi acordată unui stat membru care face obiectul unui atac terorist sau al unei agresiuni armate pe teritoriul său.

Orice decizie de a trece la o apărare comună va necesita o decizie unanimă a Consiliului European. Statele membre, inclusiv Irlanda, sunt cele care ar decide, în conformitate cu dispozițiile Tratatului de la Lisabona și cu dispozițiile lor constituționale, dacă vor adopta sau nu o apărare comună.

Niciun element din cadrul prezentului titlu nu aduce atingere și nu prejudiciază poziția sau politica niciunui alt stat membru în materie de securitate și apărare.

De asemenea, fiecare stat membru are dreptul să decidă, în conformitate cu dispozițiile Tratatului de la Lisabona și cu orice dispoziții de drept intern, dacă va participa sau nu la cooperarea structurată permanentă sau la Agenția Europeană de Apărare.

Tratatul de la Lisabona nu prevede crearea unei armate europene sau recrutarea pentru niciun fel de pregătire militară.

Acesta nu aduce atingere dreptului Irlandei sau al oricărui alt stat membru de a determina caracterul și volumul cheltuielilor sale în materie de apărare și securitate și caracterul capacităților sale de apărare.

Irlanda sau orice alt stat membru va avea dreptul să decidă, în conformitate cu orice dispoziții de drept intern, dacă va participa sau nu la vreo operație militară.

TITLUL IV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 4

Prezentul protocol rămâne deschis pentru a fi semnat de către Înaltele Părți Contractante până la 30 iunie 2012.

Prezentul protocol se ratifică de către Înaltele Părți Contractante și de către Republica Croația în eventualitatea în care prezentul protocol nu a intrat în vigoare până la data aderării Republicii

Croația la Uniunea Europeană, în conformitate cu dispozițiile lor constituționale. Instrumentele de ratificare se depun pe lângă Guvernul Republicii Italiene.

Prezentul protocol intră în vigoare la 30 iunie 2013, dacă este posibil, cu condiția ca toate instrumentele de ratificare să fi fost depuse până la data respectivă, sau, în caz contrar, în prima zi a lunii următoare depunerii instrumentului de ratificare de către ultimul stat membru care îndeplinește această formalitate.

Articolul 5

Prezentul protocol, redactat într-un singur exemplar în limbile bulgară, cehă, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, irlandeză, italiană, letonă, lituaniană, maghiară, malteză, olandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă și suedeză, textele în fiecare dintre aceste limbi fiind deopotrivă autentice, se depune în arhivele Guvernului Republicii Italiene, care transmite o copie certificată pentru conformitate fiecăruia dintre guvernele celorlalte state membre.

Din momentul în care prezentul protocol devine obligatoriu pentru Republica Croația în temeiul articolului 2 din Actul privind condițiile de aderare a Republicii Croația, textul protocolului în limba croată, care are valoare autentică egală textelor menționate la primul paragraf, se depune în arhivele Guvernului Republicii Italiene, care transmite o copie certificată pentru conformitate fiecăruia dintre guvernele celorlalte state membre.

DREPT CARE subsemnații plenipotențiari au semnat prezentul protocol.

Съставено в Брюксел на тринадесети юни две хиляди и дванадесета година.
Hecho en Bruselas, el trece de junio de dos mil doce.
V Bruselu dne třináctého června dva tisíce dvanáct.
Udfærdiget i Bruxelles den trettende juni to tusind og tolv.
Geschehen zu Brüssel am dreizehnten Juni zweitausendzwölf.
Kahe tuhande kaheteistkümnenda aasta juunikuu kolmeteistkümnendal päeval Brüsselis.
Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δέκα τρεις Ιουνίου δύο χιλιάδες δώδεκα.
Done at Brussels on the thirteenth day of June in the year two thousand and twelve.
Fait à Bruxelles, le treize juin deux mille douze.
Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an tríú lá déag de Mheitheamh an bhliain dhá mhíle agus a dó dhéag.
Fatto a Bruxelles, addì tredici giugno duemiladodici.
Briselē, divi tūkstoši divpadsmitā gada trīspadsmitajā jūnijā.
Priimta du tūkstančiai dvyliktų metų birželio tryliktą dieną Briuselyje.
Kelt Brüsszelben, a kétezer-tizenkettedik év június havának tizenharmadik napján.
Magħmul fi Brussell, fit-tlettax-il jum ta' Ġunju tas-sena elfejn u tnax.
Gedaan te Brussel, de dertiende juni tweeduizend twaalf.
Sporządzono w Brukseli dnia trzynastego czerwca roku dwa tysiące dwunastego.
Feito em Bruxelas, em treze de junho de dois mil e doze.
Întocmit la Bruxelles la treisprezece iunie două mii doisprezece.
V Bruseli dňa trinásteho júna dvetisícdvanásť.
V Bruslju, dne trinajstega junija leta dva tisoč dvanajst.
Tehty Brysselissä kolmantenatoista päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakaksitoista.
Som skedde i Bryssel den trettonde juni tjugohundratolv.

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallone, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



Za Českou republiku



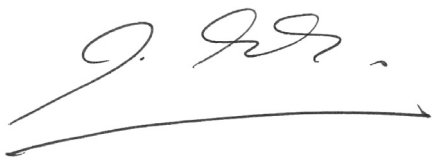
For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



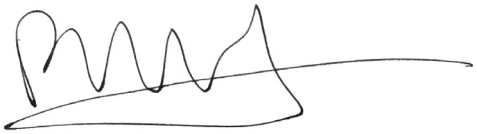
Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



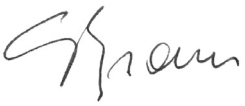
Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Ghal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



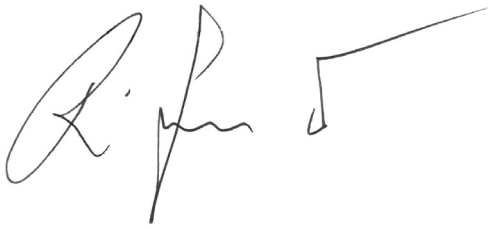
Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



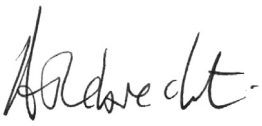
Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



RECTIFICĂRI

Rectificare la Regulamentul (UE) nr. 650/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2012 privind competența, legea aplicabilă, recunoașterea și executarea hotărârilor judecătorești și acceptarea și executarea actelor autentice în materie de succesiuni și privind crearea unui certificat european de moștenitor

(Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 201 din 27 iulie 2012)

La pagina 132, la articolul 78 alineatul (1):

în loc de: „(1) Până la 16 ianuarie 2014, statele membre comunică Comisiei:",

se va citi: „(1) Până la 16 noiembrie 2014, statele membre comunică Comisiei:".

Prețul abonamentelor în 2013
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 420 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	910 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	100 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur DVD multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: http://europa.eu

Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO