COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.3.2023
COM(2023) 178 final

2023/0090 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind omologarea și supravegherea pieței echipamentelor mobile fără destinație rutieră care circulă pe drumurile publice și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1020

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final} - {SWD(2023) 66 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta propunere urmărește să elimine lacunele din legislația UE în ceea ce privește echipamentele mobile fără destinație rutieră. Echipamentele mobile fără destinație rutieră reprezintă o categorie largă de echipamente dotate cu un mijloc pentru autopropulsie. Aceste mașini sunt utilizate de obicei în anumite sectoare sau în scopuri specifice, de exemplu ca echipamente de construcții, agricole, de grădinărit, municipale sau de manipulare a materialelor. Multe aspecte tehnice ale echipamentelor mobile fără destinație rutieră sunt armonizate la nivelul UE (de exemplu, siguranța echipamentelor, compatibilitatea electromagnetică, emisiile sonore în timpul desfășurării lucrărilor, emisiile de gaze de evacuare etc.). În plus, o serie de astfel de mașini sunt nevoite să circule ocazional pe drumurile publice, în principal pentru a se deplasa de la un loc de desfășurare a lucrărilor la altul și, prin urmare, sunt introduse pe piața Uniunii și în acest scop. Cu toate acestea, stabilirea unor cerințe, de exemplu în ceea ce privește siguranța, numai pentru circulația pe drumurile publice a echipamentelor mobile rămâne de competența exclusivă a statelor membre.

Faptul că în prezent există regimuri naționale de reglementare diferite generează costuri și sarcini administrative suplimentare pentru sectorul echipamentelor mobile fără destinație rutieră. Un studiu privind costurile și beneficiile realizat de Comisia Europeană în 2019 a arătat că stabilirea unor cerințe uniforme la nivelul UE ar putea contribui la obținerea de economii cuprinse între 18 % și 22 % din costurile de asigurare a conformității pentru acest sector. Se preconizează că, pe o perioadă de 10 ani, această propunere ar putea genera economii de până la 846 de milioane EUR pentru toate părțile interesate. Întrucât costul administrativ este estimat la 4 % din total, **economiile administrative** totale sunt estimate ca fiind de **3,38 milioane EUR pe an.** În special, necesitatea de a respecta diferitele cerințe naționale privind circulația rutieră la proiectarea, încercarea și fabricarea acestor utilaje generează costuri suplimentare pentru producători. Lipsa armonizării întârzie introducerea de noi produse în UE și constituie o barieră la intrare [în special pentru întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri)]. De asemenea, aceasta împiedică circulația echipamentelor mobile în întreaga UE. Prezenta propunere urmărește să abordeze aceste inconveniente prin stabilirea unor norme armonizate pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră în vederea consolidării pieței unice, asigurând în același timp un nivel ridicat de siguranță rutieră.

• Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat

De mulți ani, diferite aspecte ale echipamentelor mobile fără destinație rutieră au fost armonizate la nivelul UE, cum ar fi cerințele esențiale privind sănătatea și siguranța referitoare la proiectarea și construcția echipamentelor tehnice (Directiva 2006/42/CE)[1], emisiile de poluanți provenite de la echipamentele mobile fără destinație rutieră [Regulamentul (UE) 2016/1628][2], emisiile sonore provenite de la anumite tipuri de

[1] Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice.

[2] Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră.

echipamente tehnice (Directiva 2000/14/CE)[3] și perturbațiile electromagnetice generate de aceste echipamente (Directiva 2014/30/CE)[4].

Directiva 2006/42/CE privind echipamentele tehnice este principala bază normativă pentru libera circulație a echipamentelor mobile fără destinație rutieră pe piața unică. Aceasta prevede că astfel de echipamente mobile introduse pe piața unică trebuie să îndeplinească cerințele esențiale privind sănătatea și siguranța prevăzute în anexa I. Aceste cerințe vizează aspecte legate de funcția de deplasare în afara drumurilor a echipamentelor mobile, cum ar fi încetinirea, oprirea, frânarea, pozițiile de ședere, sistemele de reținere etc. Cu toate acestea, cerințele esențiale privind sănătatea și siguranța prevăzute de Directiva privind echipamentele tehnice sunt concepute doar pentru a aborda siguranța la locul de muncă (și anume atunci când echipamentele tehnice se află la locul de desfășurare a activității), dar nu acoperă aspectele de siguranță legate de circulația acestor echipamente pe drumurile publice[5].

Multe aspecte ale siguranței tehnice a vehiculelor, inclusiv cerințele privind circulația rutieră, sunt armonizate la nivelul UE prin legislația privind omologarea de tip a vehiculelor, cum ar fi Regulamentul (UE) 2018/858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora sau Regulamentul (UE) nr. 167/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole sau forestiere. Aceste acte legislative nu vizează însă echipamentele mobile fără destinație rutieră autopropulsate.

Propunerea urmează, în măsura posibilului, abordarea și structura cadrului UE de omologare de tip pentru autovehicule [Regulamentul (UE) 2018/858][6] și pentru vehiculele agricole și forestiere [Regulamentul (UE) nr. 167/2013][7]„ pentru a maximiza coerența cu legislația existentă privind vehiculele. În ceea ce privește cerințele tehnice și dispozițiile administrative, propunerea se bazează în mare măsură pe Regulamentul (UE) nr. 167/2013. Pe de altă parte, în ceea ce privește supravegherea pieței, propunerea urmează dispoziții similare celor incluse în Regulamentul (UE) 2018/858, care se bazează, de asemenea, pe noul cadru legislativ[8]. În plus, aceasta introduce, de asemenea, un forum pentru schimbul de informații privind respectarea legii, pentru a ajuta autoritățile naționale să aplice și să asigure respectarea

---

3 Directiva 2000/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 mai 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la zgomotul emis de echipamentele utilizate în exterior.

4 Directiva 2014/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislațiilor statelor membre cu privire la compatibilitatea electromagnetică.

5 La 21 aprilie 2021, Comisia a adoptat o propunere pentru un nou regulament privind produsele asimilate mașinilor, care să înlocuiască actuala Directivă privind echipamentele tehnice. La fel ca directiva actuală, regulamentul propus nu va acoperi aspectele de siguranță legate de circulația echipamentelor mobile pe drumurile publice. Negocierile interinstituționale privind propunerea de regulament sunt în curs. Regulamentul propus poate fi consultat la adresa: https://ec.europa.eu/docsroom/documents/45508.

6 Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

7 Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole sau forestiere (JO L 60, 2.3.2013, p. 1).

8 În 2008, a fost adoptat un nou cadru legislativ pentru îmbunătățirea pieței unice a bunurilor și pentru consolidarea condițiilor de introducere a unei game largi de produse pe piața UE. Acest pachet de măsuri vizează îmbunătățirea supravegherii pieței și creșterea calității evaluărilor conformității. Acesta clarifică, de asemenea, utilizarea marcajului CE și creează un set de măsuri destinate utilizării în legislația privind produsele (https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework_en).

cerințelor prezentului regulament în mod uniform în întreaga Uniune. Acest lucru asigură condiții de concurență echitabile și evită aplicarea unor practici divergente la nivelul Uniunii.

Propunerea nu afectează aplicabilitatea altor acte legislative ale Uniunii aplicabile echipamentelor mobile fără destinație rutieră și este complementară, printre altele, legislației Uniunii referitoare la:

(a) cerințele esențiale privind sănătatea și siguranța referitoare la proiectarea și construcția echipamentelor tehnice, cum ar fi Directiva 2006/42/CE;

(b) emisiile de poluanți generate de echipamentele fără destinație rutieră, cum ar fi Regulamentul (UE) 2016/1628;

(c) emisiile sonore, cum ar fi Directiva 2000/14/CE;

(d) compatibilitatea electromagnetică, cum ar fi Directiva 2014/30/UE sau Directiva 2014/53/UE.

- **Coerența cu alte politici ale UE**

Această inițiativă este în concordanță cu cadrele legislative existente ale legislației de armonizare a UE și complementară acestora, în special cadrului pentru omologarea și supravegherea pieței vehiculelor și noului cadru legislativ, astfel cum s-a menționat mai sus.

De asemenea, contribuie la punerea în aplicare a strategiilor UE referitoare la legislația privind piața unică și a strategiei industriale a UE. Aceasta va simplifica cerințele de reglementare pentru producătorii de echipamente mobile fără destinație rutieră, în conformitate cu comunicarea Comisiei intitulată *Actualizarea și simplificarea acquis-ului comunitar*[9], care a identificat sistemul de omologare de tip pentru autovehicule drept domeniu prioritar pentru simplificarea legislației comunitare. Într-adevăr, această inițiativă abordează una dintre ultimele categorii rămase de vehicule destinate circulației rutiere. Inițiativa face parte, de asemenea, din eforturile de accelerare a transformării verzi și digitale a industriei UE, astfel cum au fost încurajate prin actualizarea strategiei industriale din mai 2021[10].

În cele din urmă, propunerea contribuie la atingerea obiectivului UE de a îmbunătăți siguranța drumurilor, astfel cum se subliniază, în special, în documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat *Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Recomandări privind următorii pași către „Viziunea zero”*[11]. Comisia a adoptat acest document de lucru al serviciilor Comisiei ca parte a pachetului „Europa în mișcare” în mai 2018. Acesta stabilește modul în care politica UE în domeniul siguranței rutiere este transpusă în practică.

---

9 Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, *Actualizarea și simplificarea acquis-ului comunitar*, 11.2.2003, COM(2003) 71 final (https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0071:FIN:en:PDF).

10 Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, *Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei*, COM(2021) 350 final (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=COM:2021:350:FIN).

11 Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2019) 283 final (https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf).

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

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

• Subsidiaritatea

Propunerea creează un cadru de reglementare armonizat pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră pentru a înlocui, după o perioadă de tranziție, diferitele regimuri de reglementare existente în prezent la nivelul statelor membre. Scopul său este de a îmbunătăți funcționarea pieței unice, asigurând în același timp un nivel ridicat de siguranță rutieră. Diferitele regimuri de reglementare din statele membre au creat discrepanțe pe piața unică, reprezintă o povară economică și administrativă și creează bariere în calea liberei circulații a echipamentelor mobile fără destinație rutieră. Armonizarea normelor de siguranță pentru circulația rutieră a echipamentelor mobile fără destinație rutieră și asigurarea liberei circulații a acestora având în vedere aceste aspecte pot fi realizate numai la nivelul UE.

Fără o acțiune la nivelul UE, piața unică va rămâne fragmentată, ceea ce va conduce la cerințe tot mai divergente privind circulația rutieră pentru echipamentele mobile în întreaga UE.

Crearea unui cadru UE de omologare de tip pentru echipamentele mobile și a unui cadru corespunzător de supraveghere a pieței reprezintă singurul mijloc de a realiza o piață unică mai echitabilă și mai aprofundată pentru acest sector. Aceste rezultate nu ar putea fi obținute într-o măsură comparabilă prin legislația națională. Într-adevăr, abordările diferite la nivel național creează bariere la intrare pentru producătorii situați într-un stat membru care doresc să exporte în alte state membre. Aceasta înseamnă că astfel de producători vor trebui să își adapteze produsele la cerințele naționale specifice din fiecare stat membru și să suporte costurile de reglementare aferente.

• Proporționalitatea

Propunerea respectă principiul proporționalității dat fiind că nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivelor de garantare a unei bune funcționări a pieței unice, oferind, în același timp, un nivel înalt de siguranță publică.

Propunerea urmează, cu unele adaptări, logica cadrului de omologare de tip consacrat pentru autovehicule și pentru vehiculele agricole și forestiere, astfel cum s-a menționat mai sus. Acest cadru de referință și-a dovedit caracterul adecvat în ceea ce privește stimularea unei piețe unice pentru aceste vehicule. Menținerea unui nivel ridicat de similitudine între propunere și cadrul de omologare UE de tip pentru autovehicule va reduce sarcina administrativă a punerii în aplicare a actului. În situațiile în care a fost posibil și justificat în mod corespunzător, cadrul a fost simplificat pentru a ține seama de faptul că mai multe aspecte legate de siguranța acestor mașini sunt deja reglementate de cerințele esențiale privind sănătatea și siguranța prevăzute în anexa I la Directiva privind echipamentele tehnice.

• Alegerea instrumentului

Utilizarea unui regulament este considerată adecvată și necesară deoarece oferă asigurări cu privire la aplicarea directă și armonizată a procedurilor și cerințelor prevăzute de prezentul act. O directivă cu cerințe de transpunere riscă să utilizeze resurse considerabile din partea administrațiilor naționale fără nicio valoare adăugată în ceea ce privește siguranța rutieră. Natura tehnică și detaliată a armonizării și adaptarea frecventă la progresul tehnic limitează posibilitățile practice ale administrațiilor naționale de a se abate de la dispozițiile prezentei propuneri.

Propunerea continuă să se bazeze pe „abordarea cu separarea nivelurilor”, care a fost deja introdusă în cadrul de omologare UE de tip pentru autovehicule. Această abordare prevede un proces legislativ în trei etape:

- dispozițiile fundamentale și domeniul de aplicare sunt stabilite de Parlamentul European și de Consiliu într-un regulament bazat pe articolul 114 din TFUE în concordanță cu procedura legislativă ordinară;
- specificațiile tehnice detaliate bazate pe dispozițiile fundamentale vor fi stabilite în acte delegate adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 290 din TFUE și
- actele de punere în aplicare care stabilesc dispozițiile administrative, cum ar fi modelul pentru documentul informativ și certificatele de omologare de tip, certificatul de conformitate etc. vor fi adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 291 din TFUE.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Consultările cu părțile interesate**

De asemenea, până în prezent au avut loc numeroase consultări cu privire la acest dosar, după cum urmează:

În 2016, au fost efectuate sondaje în rândul a 35 de părți interesate pentru a servi drept contribuție la un studiu privind armonizarea la nivelul UE a cerințelor pentru circulația rutieră a echipamentelor mobile fără destinație rutieră[12];

În 2017, s-a primit feedback privind evaluarea inițială a impactului[13] și a fost organizat un atelier pentru a colecta opiniile autorităților naționale (ministerele transporturilor) cu privire la posibilele opțiuni de politică viitoare;

În 2018, a fost organizat un al doilea atelier pentru o discuție mai aprofundată cu privire la opțiunea de politică preferată și pentru inițierea unei dezbateri privind cerințele tehnice[14];

În 2019, au fost efectuate sondaje în rândul a 90 de părți interesate pentru a servi drept contribuție la un studiu privind costurile și beneficiile[15], în perioada mai-septembrie 2019 a fost efectuată o consultare specifică pentru statele membre în 23 de limbi ale UE prin intermediul unui sondaj la nivelul UE[16], iar în decembrie 2019 a fost organizat un atelier

---

12 „Studiu privind armonizarea la nivelul UE a cerințelor privind circulația rutieră a echipamentelor mobile”. ECORYS, 2016. Disponibil la: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery_en.

13 Disponibil la: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_ro.

14 Documentele de lucru sunt disponibile în secțiunea „bibliotecă” a grupului de interes CIRCABC „Noua inițiativă legislativă – Cerințe de omologare pentru circulația rutieră pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră”.

15 „Cost/benefit analysis study for Impact Assessment on road circulation of Non-road mobile machinery” (Studiu de analiză cost-beneficiu pentru evaluarea impactului asupra circulației rutiere a echipamentelor mobile fără destinație rutieră), PPMI, 2019. Disponibil la: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c0d598e2-17d8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-en.

16 Documentul de lucru „NRMM-2019.03 Feedback cu privire la consultarea specifică a SM” care sintetizează constatările consultării specifice desfășurate de Comisie cu privire la diferențele dintre sistemele de omologare ale statelor membre pentru circulația rutieră a echipamentelor mobile fără

adresat autorităților statelor membre, serviciilor tehnice, organismelor notificate și organizațiilor părților interesate din întreaga Europă, pentru a împărtăși rezultatele studiului privind costurile și beneficiile și ale consultării specifice și pentru a discuta în continuare opțiunile de politică, domeniul de aplicare și cerințele tehnice[17];

În 2020, a fost lansată o consultare publică în 23 de limbi ale UE prin intermediul sondajului UE, care a fost deschisă timp de 12 săptămâni, din noiembrie 2020 până în februarie 2021[18];

În 2021, a fost organizat un atelier cu toate părțile interesate principale, pentru a împărtăși cele mai importante constatări ale procesului de consultare publică și pentru a avansa în ceea ce privește opțiunile de politică, domeniul de aplicare și cerințele tehnice[19].

În 2022, a fost organizat un atelier cu toate părțile interesate principale, pentru a împărtăși și a colecta feedback cu privire la principalele caracteristici ale propunerii legislative în curs de pregătire privind omologarea rutieră a echipamentelor mobile fără destinație rutieră[20].

În plus, au fost organizate mai multe reuniuni bilaterale cu părțile interesate pentru o analiză mai aprofundată a anumitor aspecte ale dosarului.

Mai jos este rezumată o comparație a opiniilor părților interesate cu privire la opțiunile de politică (majoritatea opiniilor):

Opțiunea de politică	**Autorități de omologare rutieră ale statelor membre**	**Producători și distribuitori**	**Societăți de închirieri și utilizatori finali**	**Servicii tehnice**
OP 0: Scenariul de referință	-	-	-	-
OP 1a: Omologare de tip	-	-	-	Opțiunea preferată
OP 1b: Omologare de tip simplificată	**Opțiunea preferată**	**Opțiunea preferată**	**Opțiunea preferată**	-
OP 2: Marcajul CE	-	-	-	-
Directivă	-	-	-	-
Regulament	**Opțiunea preferată**	**Opțiunea preferată**	**Opțiunea preferată**	**Opțiunea preferată**
Obligatoriu	**Preferabil, opțional la început și, ulterior, obligatoriu**	-	-	Opțiunea preferată
Opțional		**Opțiunea preferată**	**Opțiunea preferată**	-

destinație rutieră. Disponibil în secțiunea „bibliotecă” a grupului de interes CIRCABC „Noua inițiativă legislativă – Cerințe de omologare pentru circulația rutieră pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră”.

17 Documentele de lucru, cum ar fi „NRMM-2019.07 Proiect de proces-verbal NRMM din 9 decembrie 2019 rev1”, care sintetizează discuțiile cu părțile interesate, sunt disponibile în secțiunea „bibliotecă” a grupului de interes CIRCABC „Noua inițiativă legislativă – Cerințe de omologare pentru circulația rutieră pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră”.

18 Rezultatele consultării publice sunt disponibile la adresa: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery/public-consultation_ro.

19 Documentele de lucru, cum ar fi „NRMM-2021.05 Proiect de proces-verbal NRMM din 6 mai 2021”, care sintetizează discuțiile cu părțile interesate, sunt disponibile în secțiunea „bibliotecă” a grupului de interes CIRCABC „Noua inițiativă legislativă – Cerințe de omologare pentru circulația rutieră pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră”.

20 Documentul de lucru „NRMM-2022.02 220608_Atelier de prezentare NRMM 08.06”, disponibil în secțiunea „bibliotecă” a grupului de interes CIRCABC „Noua inițiativă legislativă – Cerințe de omologare pentru circulația rutieră pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră”.

Opțiunea de politică	Autorități de omologare rutieră ale statelor membre	Producători și distribuitori	Societăți de închirieri și utilizatori finali	Servicii tehnice
Echipamente autopropulsate și remorcate în domeniul de aplicare	-	Opțiunea preferată	-	-
Numai utilaje autopropulsate în domeniul de aplicare	**Opțiunea preferată**	-	**Opțiunea preferată**	-
Fără limită de viteză maximă prin construcție		Opțiunea preferată	-	-
Viteza maximă prin construcție de 40 km/h	**Opțiunea preferată**	-	**Opțiunea preferată**	-

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere este susținută de o evaluare a impactului. Informații conexe pot fi consultate la adresa: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_ro.

Opțiunile de politică avute în vedere sunt prezentate mai jos.

- Opțiunea 0 – Scenariul de referință. Nicio acțiune.

- Opțiunea 1 – Omologarea în UE a întregului echipament mobil acordată de autoritățile statelor membre (abordarea veche). Această opțiune de politică respectă principiile legislației UE privind vehiculele, în care specificațiile tehnice pentru respectarea cerințelor generale sunt integrate în legislație.

– 1.a – omologarea de tip. Pentru majoritatea componentelor, sistemelor și unităților tehnice separate, omologarea rutieră ar implica o parte terță.

– 1.b – omologarea de tip simplificată. Pentru componentele, sistemele și unitățile tehnice separate care sunt mai importante pentru siguranța rutieră, evaluarea conformității ar implica o parte terță (organism autorizat independent). Pentru componentele, sistemele și unitățile tehnice separate care sunt mai puțin importante pentru siguranța rutieră, evaluarea conformității s-ar baza pe rapoarte sau pe autocertificări din partea producătorului.

- Opțiunea 2 – Marcajul CE al întregului echipament mobil acordat de producător (abordare nouă). Această opțiune de politică respectă principiile noii legislații a UE privind utilizarea nerutieră a echipamentelor mobile (de exemplu, Directiva privind echipamentele tehnice), în care numai cerințele esențiale privind siguranța sunt încorporate în legislație, nu și specificațiile tehnice detaliate.

În principiu, toate opțiunile pot fi puse în aplicare prin emiterea unei directive sau a unui regulament.

De asemenea, au fost evaluate următoarele aspecte ale legislației: (i) conferirea unui caracter obligatoriu (înlocuirea celor 27 de norme naționale actuale) sau opțional (o alternativă la cele 27 de norme naționale actuale); (ii) includerea (sau neincluderea) echipamentelor remorcate în domeniul de aplicare și (iii) limitarea (sau nelimitarea) domeniului de aplicare la

echipamentele mobile fără destinație rutieră a căror viteză maximă prin construcție nu depășește 40 km/h.

Opțiunea de politică preferată este 1.b (omologarea de tip simplificată) obligatorie (după o perioadă de tranziție), care acoperă numai echipamentele autopropulsate (neremorcate), cu o limită maximă de viteză prin construcție de 40 km/h, sub forma unui regulament.

Sistemul de omologare de tip care detaliază specificațiile tehnice din legislație este cadrul general acceptat și fiabil pentru siguranța rutieră în UE. Acesta ar trebui simplificat pentru a fi proporțional și pentru a ține seama de caracteristicile echipamentelor mobile fără destinație rutieră (frecvență redusă de circulație). O politică obligatorie pare mai adecvată după o perioadă de tranziție, în cursul căreia producătorii vor avea posibilitatea de a alege fie să solicite omologarea UE de tip (și să beneficieze de libera circulație), fie să solicite aplicarea legislației naționale (valabilă numai pentru țara respectivă).

Normele ar acoperi numai echipamentele autopropulsate, întrucât marea majoritate a echipamentelor remorcate pot fi deja omologate de tip în cadrul altor categorii de vehicule. Echipamentele reglementate de regulament ar avea o viteză maximă prin construcție stabilită la 40 km/h. O viteză mai mare nu este considerată nici necesară, nici adecvată pentru acest tip de echipamente. Într-adevăr, producătorii de vehicule mai rapide pot opta, în principiu, pentru procedurile de omologare de tip disponibile în prezent pentru celelalte categorii de vehicule.

Având în vedere că emisiile sonore ale majorității echipamentelor mobile fără destinație rutieră în cauză sunt deja reglementate de Directiva 2000/14/CE[21], că echipamentele mobile fără destinație rutieră reprezintă o parte foarte mică dintre vehiculele de pe drumurile din UE și că viteza maximă prin construcție inclusă în domeniul de aplicare va fi limitată la 40 km/h, nu pare necesar să se prevadă cerințe specifice privind zgomotul în plus față de cele deja existente.

În sfârșit, întrucât cerințele tehnice vor fi foarte detaliate și nu vor lăsa practic nicio marjă de apreciere statelor membre în transpunerea lor, se preferă un regulament.

O politică privind omologarea de tip simplificată armonizată pentru circulația rutieră va avea următoarele implicații pentru părțile interesate implicate.

- Producătorii și distribuitorii: i) vor avea un acces mai facil pe piață; ii) vor elimina întârzierile legate de omologările acordate de mai multe țări ale UE; iii) vor beneficia de o reducere cu o cincime a costurilor de conformitate; iv) își vor îmbunătăți competitivitatea în interiorul și în afara UE.
- Societățile de închirieri și utilizatorii finali: i) vor beneficia de o reducere cu o cincime a costurilor de conformitate; ii) vor utiliza și vor revinde cu ușurință echipamentele la nivel transfrontalier în interiorul UE; iii) vor avea mai multe opțiuni de echipamente mobile fără destinație rutieră; iv) vor avea acces la modele mai inovatoare.
- Autoritățile statelor membre: vor trebui să se adapteze la noile sisteme, însă acest lucru nu este considerat o problemă sau o povară semnificativă de autoritățile afectate.

[21] Directiva 2000/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 mai 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la zgomotul emis de echipamentele utilizate în exterior.

- Serviciile tehnice: vor trebui să se adapteze la noul sistem și vor înregistra o creștere a volumului de muncă și a veniturilor, deși acest lucru poate fi atenuat de faptul că numărul omologărilor va scădea probabil, deoarece producătorii vor trebui să le suporte într-o singură țară din UE.
- Participanții la trafic: vor beneficia de norme armonizate care vor asigura un nivel ridicat de siguranță rutieră în întreaga UE.

Beneficiile totale pentru operatorii economici sunt următoarele: economii nete estimate la 846 de milioane EUR pe o perioadă de 10 ani, din care 502 milioane EUR pentru producători și distribuitori și 344 de milioane EUR pentru societățile de închirieri și utilizatorii finali. Creșterea cifrei de afaceri pentru serviciile tehnice este parțial compensată de o scădere a numărului total de omologări.

Costurile estimate pentru producători, distribuitori, societăți de închirieri și utilizatorii finali sunt compensate cu mult de economiile estimate. Economiile nete sunt estimate mai sus.

În sectorul echipamentelor mobile fără destinație rutieră, 98 % dintre întreprinderi sunt IMM-uri, care reprezintă 18 % din venituri și 30 % din locurile de muncă. Multe IMM-uri sunt exportatori importanți și vor beneficia în mod semnificativ de pe urma simplificării normelor la nivelul UE. Altele vor putea continua să aplice normele naționale. Economiile nete pentru IMM-uri sunt estimate la 152 de milioane EUR pe o perioadă de 10 ani.

Se estimează că beneficiile societale vor fi mai mari în ceea ce privește siguranța rutieră în întreaga UE.

CCN (Comitetul de control normativ) și-a emis avizul la 10.12.2021, în urma căruia prezenta evaluare a impactului a fost revizuită după cum urmează:

Recomandări CCN	**Revizuiri introduse**
(B) Rezumatul constatărilor	
(1) Raportul nu explică suficient motivele pentru care recunoașterea reciprocă nu funcționează în acest sector și motivele pentru care promovarea respectării principiului recunoașterii reciproce nu este una dintre opțiunile de politică.	Secțiunea 2 privind descrierea problemelor analizează acum mai detaliat motivele pentru care recunoașterea reciprocă nu funcționează în sectorul echipamentelor mobile fără destinație rutieră, deși acesta este un domeniu de reglementare tehnică în care nu există armonizare la nivelul UE. În plus, analiza motivelor pentru care recunoașterea reciprocă nu funcționează și nu ar funcționa în viitor a fost extinsă suplimentar în secțiunile 5.1 și 5.3, explicându-se motivele pentru care a fost respinsă o opțiune de politică menită să promoveze punerea în practică a principiului recunoașterii reciproce.
(2) Raportul nu oferă dovezi convingătoare conform cărora lipsa unor norme armonizate duce la mai multe accidente care implică echipamente mobile fără destinație rutieră. Nu este prezentată o justificare pentru care inițiativa vizează cerințe și soluții tehnice similare pentru siguranța rutieră.	Secțiunea 7 explică mai bine motivele pentru care cerințele armonizate ar putea să contribuie la creșterea nivelului de siguranță rutieră al echipamentelor mobile fără destinație rutieră în întreaga UE și motivele pentru care siguranța rutieră necesită cerințe și soluții tehnice similare, nu doar cerințe suficient de exigente. Acest lucru sprijină alegerea opțiunii preferate, întrucât unul dintre principalii factori determinanți este punctajul său mai mare în ceea ce privește siguranța rutieră. Evaluarea opțiunilor din secțiunea 6 explică modul în care această inițiativă va contribui în mod specific la siguranța rutieră și precizează dacă toate opțiunile pot asigura îndeplinirea obiectivelor.

	Secțiunea 4 privind obiectivul specific abordează limitările legate de siguranța rutieră ca obiectiv al noii politici și modul în care, în pofida acestui fapt, siguranța rutieră ar fi îmbunătățită prin adoptarea politicii propuse.
(3) Raportul este neclar cu privire la metodologia utilizată pentru estimarea costurilor și a economiilor de costuri. Acesta nu prezintă fiabilitatea și robustețea bazei de dovezi.	Secțiunea 2 privind descrierea problemelor oferă în prezent o imagine de ansamblu clară a diferitelor categorii de costuri, descriind mai detaliat costurile suportate de fiecare dintre grupurile afectate (producători, distribuitori, societăți de închiriere, utilizatori finali și autorități). Secțiunea 2 explică, de asemenea, modul în care sunt estimate costurile indirecte și analizează dacă acestea sunt realiste sau prezintă riscul să fie supraestimate și precizează economiile și costurile cărora le corespund. În secțiunile 2 și 6 au fost adăugate clarificări suplimentare privind metodologia utilizată pentru estimarea costurilor și a economiilor de costuri, sursele de informații și principalele ipoteze, la fel ca în prezenta anexă 1, unde a fost evaluată fiabilitatea estimărilor, precum și posibilele incertitudini care afectează baza de dovezi.
(4) Nu este clar motivul pentru care raportul nu evaluează elementele de proiectare suplimentare ca parte a principalelor opțiuni de politică. Acesta nu explică măsura în care evaluarea impactului și alegerea opțiunii preferate s-ar schimba dacă aceste elemente de proiectare ar fi luate în considerare în cadrul analizei.	Raportul justifică, în secțiunea 6, motivul pentru care elementele suplimentare de proiectare care afectează caracterul obligatoriu, precum și domeniul de aplicare al normelor armonizate sunt evaluate separat de principalele opțiuni de politică. În secțiunea 7, se calculează, de asemenea, impactul ca urmare a alegerilor făcute cu privire la aceste elemente de proiectare. Mai precis, în secțiunea 7, raportul analizează modul în care s-ar modifica impactul estimat, dacă normele UE și cele naționale coexistă sau dacă domeniul de aplicare este restrâns. De asemenea, se clarifică faptul că alegerea opțiunii preferate nu s-ar schimba în lumina acestor elemente de proiectare specifice. Costurile și beneficiile din tabelul standardizat din anexa 3 au fost modificate pentru a include elementele de proiectare suplimentare care fac parte din opțiunea preferată.
(C) Aspecte care trebuie îmbunătățite	
(1) Recunoașterea reciprocă	Secțiunea 2 privind descrierea problemelor analizează mai detaliat motivul pentru care recunoașterea reciprocă nu funcționează în sectorul echipamentelor mobile, deși este un domeniu de reglementare tehnică în care nu există armonizare la nivelul UE, și motivul pentru care, în consecință, nu există nicio opțiune de politică menită să promoveze punerea în practică a principiului recunoașterii reciproce.
(2) Descrierea problemelor ar trebui să ofere o imagine de ansamblu clară a diferitelor categorii de costuri.	Secțiunea 2 privind descrierea problemelor prezintă mai detaliat costurile suportate de producători din cauza întârzierilor la intrarea pe piață, distingându-le în mod clar de costurile directe, precum și modul în care acestea sunt estimate, pentru fiecare dintre grupurile afectate (producători, distribuitori, utilizatori, societăți de închirieri și autorități). Anexele 1 și 4 includ mai multe detalii privind limitările datelor și metodele de calcul.
(3) Motivul pentru care sunt necesare cerințe armonizate	Secțiunea 6 explică mai bine motivele pentru care cerințele armonizate ar putea contribui la creșterea nivelului de siguranță rutieră al echipamentelor mobile fără destinație rutieră în întreaga UE și pentru care siguranța rutieră necesită cerințe și soluții tehnice similare, nu doar cerințe suficient de exigente.

(4) Siguranța rutieră ca obiectiv secundar	Secțiunea 4 explică în mod clar că siguranța rutieră este mai degrabă un obiectiv secundar decât unul dintre principalele obiective specifice. Secțiunea 6 clarifică modul în care această inițiativă va contribui în mod specific la asigurarea siguranței rutiere, precum și modul și măsura în care fiecare dintre opțiuni poate contribui la atingerea obiectivelor stabilite.
(5) Noua politică versus legislația de punere în aplicare	Secțiunea 8 clarifică ceea ce se decide în prezent, pe baza acestei evaluări a impactului, și ce se va decide ulterior prin intermediul legislației de punere în aplicare.
(6) Metodologia utilizată pentru cuantificarea costurilor și a economiilor	Secțiunea 6 prezintă sursele de informații și principalele ipoteze, oferind mai multe detalii în anexele 1 și 4, care evaluează fiabilitatea estimărilor și posibilele incertitudini care afectează baza de dovezi.
(7) Evaluarea elementelor de proiectare suplimentare	Secțiunea 6 explică motivele pentru care elementele de proiectare suplimentare care afectează domeniul de aplicare și adoptarea normelor armonizate sunt evaluate separat de analiza principalelor opțiuni de politică și analizează modul în care s-ar modifica impactul ca urmare a alegerilor făcute cu privire la aceste elemente de proiectare. Tabelul referitor la costuri și beneficii din anexa 4 include elementele de proiectare suplimentare care fac parte din opțiunea preferată.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Statele membre se vor confrunta cu unele costuri de adaptare la noul regulament. Cu toate acestea, întrucât gestionează deja mai multe cadre de omologare de tip pentru alte vehicule, acestea dispun de structura și de serviciile tehnice necesare pentru a aborda această reglementare suplimentară, fără ca aceasta să impună o povară semnificativă.

Această inițiativă nu are niciun impact asupra bugetului UE.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Odată pusă în aplicare, impactul real al opțiunii de politică alese trebuie să fie monitorizat și comparat cu obiectivele și cu impacturile preconizate. Un grup de experți al Comisiei se va reuni în mod regulat și va colecta expertiză din sectorul echipamentelor mobile în scopul de a analiza aplicabilitatea și punerea în aplicare a prezentului regulament în toate țările UE.

Se propun cel puțin următorii indicatori pentru colectarea informațiilor necesare:

- numărul de omologări UE pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră noi acordate în fiecare stat membru;
- numărul de omologări naționale pentru echipamente mobile noi acordate în fiecare stat membru, comparativ cu media numărului de omologări naționale acordate în ultimii 5 ani calendaristici anteriori intrării în vigoare a noului regulament;
- raportarea de către statele membre a accidentelor rutiere cu echipamente mobile;
- costurile directe de conformitate pentru omologarea UE de tip pentru fiecare tip nou de echipament (acest indicator poate fi evaluat numai prin intermediul unui proces

bazat pe studii, realizat în cadrul studiului de evaluare a impactului; o nouă efectuare a unui astfel de studiu după punerea în aplicare integrală a noii legislații ar oferi o cifră comparativă) și

- economii de costuri indirecte cu omologarea UE pentru fiecare tip nou de echipament (întârzieri pe piață): prin intermediul unui proces bazat pe anchete, după punerea în aplicare integrală a noii legislații.

Noul regulament ar trebui evaluat în termen de 5 ani de la punerea sa în aplicare.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

În măsura posibilului, propunerea urmează structura Regulamentului (UE) nr. 167/2013. Actul propus se referă la aspecte de interes pentru Spațiul Economic European (SEE) și, prin urmare, ar trebui extins la SEE.

CAPITOLUL I

Acest capitol enunță scopul propunerii, și anume:

– de a stabili cerințele tehnice pentru siguranța rutieră a echipamentelor mobile fără destinație rutieră care intră în domeniul de aplicare al propunerii, precum și dispozițiile administrative pentru omologarea UE de tip a acestor echipamente tehnice și

– de a stabili normele și procedurile pentru supravegherea pieței echipamentelor mobile fără destinație rutieră care intră în domeniul de aplicare al omologării UE de tip în conformitate cu prezenta propunere.

În plus, stabilește domeniul de aplicare, stipulând că se aplică echipamentelor mobile fără destinație rutieră care sunt introduse pe piața UE și enumerând excepții specifice. De exemplu, acest capitol prevede că propunerea nu se aplică omologărilor individuale, vehiculelor care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 167/2013, al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 sau al Regulamentului (UE) 2018/858 sau echipamentelor fără destinație rutieră cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 40 km/h.

În sfârșit, la articolul 3, include definiții ale termenilor utilizați în propunere.

CAPITOLUL II

Acest capitol stabilește obligațiile statelor membre, ale autorităților de omologare și ale operatorilor economici (producători, reprezentanți ai producătorului, importatori și distribuitori).

În special, prevede obligațiile statelor membre:

– de a permite introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare numai a echipamentelor mobile fără destinație rutieră care îndeplinesc cerințele prevăzute în propunere și

– de a organiza și desfășura activități de supraveghere a pieței și verificări ale echipamentelor mobile fără destinație rutieră care intră pe piață în conformitate cu capitolele IV, V și VII din Regulamentul (UE) 2019/1020.

Producătorii au obligația să se asigure că pe piață se introduc numai echipamentele fără destinație rutieră care sunt conforme.

De asemenea, se enumeră cerințele tehnice pentru siguranța rutieră a echipamentelor mobile fără destinație rutieră. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate pentru a specifica cerințele tehnice, procedurile și încercările detaliate.

În sfârșit, capitolul cuprinde o dispoziție generală care prevede obligația ca echipamentele mobile fără destinație rutieră să fie puse la dispoziție, puse în exploatare sau înmatriculate numai dacă sunt conforme.

CAPITOLELE III-VIII

Aceste capitole includ dispoziții privind procedura de omologare UE de tip și aspecte conexe, cum ar fi certificatul de omologare UE de tip, certificatul de conformitate și marcajele.

Mai precis, există dispoziții privind: (i) cererea și dosarul informativ care trebuie depuse; (ii) modul și momentul în care autoritatea de omologare trebuie să acorde omologarea de tip; (iii) certificatul de omologare UE de tip și modificarea acestuia, atunci când este necesar; (iv) procedurile de demonstrare a conformității cu cerințele tehnice; (v) valabilitatea omologărilor UE de tip și (vi) obligația de a elibera un certificat de conformitate și de a aplica plăcuța producătorului cu marcajul.

CAPITOLUL IX

Acest capitol conține dispoziții privind supravegherea pieței UE, controalele echipamentelor fără destinație rutieră care intră pe piața UE și procedurile de salvgardare ale UE. Acesta integrează dispoziții din Decizia 768/2008/CE și conține trimiteri încrucișate la recentul Regulament privind supravegherea pieței [Regulamentul (UE) 2019/1020].

CAPITOLUL X

În temeiul acestui capitol, producătorul are obligația să furnizeze informații tehnice care să nu se abată de la specificațiile aprobate de autoritatea de omologare.

CAPITOLUL XI

Acest capitol stabilește cerințele referitoare la serviciile tehnice și procedurile de desemnare a acestor servicii.

CAPITOLUL XII

Acest capitol include detalii privind exercitarea de către Comisie a competențelor sale de a adopta acte de punere în aplicare și acte delegate în temeiul propunerii.

CAPITOLUL XIII

Acest capitol instituie un forum, modifică Regulamentul (UE) 2019/1020, prevede sancțiuni și rapoarte și precizează datele de intrare în vigoare și de aplicare.

În acest capitol există o dispoziție tranzitorie care permite statelor membre, timp de 8 ani de la data de la care regulamentul devine aplicabil, să aplice orice legislație națională de reglementare privind omologarea națională de tip a echipamentelor mobile fără destinație rutieră destinate circulației pe drumurile publice. În cazul în care echipamentele fără destinație rutieră respectă legislația națională respectivă, acestea nu vor beneficia de libera circulație.

2023/0090 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind omologarea și supravegherea pieței echipamentelor mobile fără destinație rutieră care circulă pe drumurile publice și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1020

(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[22],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Echipamentele mobile autopropulsate, care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului[23], proiectate sau construite cu scopul de a efectua lucrări („echipamente mobile fără destinație rutieră”), ar putea fi nevoite, ocazional sau frecvent, să circule pe drumurile publice, în principal pentru a se deplasa de la un loc de desfășurare a lucrărilor la altul.

(2) Anumite aspecte ale proiectării și construcției echipamentelor mobile fără destinație rutieră sunt deja reglementate de legislația de armonizare a Uniunii Europene, în special de Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului[24], Directiva 2000/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului[25], Directiva 2014/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului[26] sau

---

22 JO C […], […], p. […].

23 Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (JO L 157, 9.6.2006, p. 24).

24 Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 53).

25 Directiva 2000/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 mai 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la zgomotul emis de echipamentele utilizate în exterior.

26 Directiva 2014/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislațiilor statelor membre cu privire la compatibilitatea electromagnetică (JO L 96, 29.3.2014, p. 79).

Directiva 2014/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului[27] și de Directiva 2006/42/CE.

(3) În ceea ce privește siguranța echipamentelor tehnice mobile, Directiva 2006/42/CE este principalul act normativ care se aplică echipamentelor tehnice respective atunci când sunt introduse pe piața Uniunii. Aceasta stabilește cerințe esențiale privind sănătatea și siguranța care acoperă funcția de deplasare pe drumuri neamenajate a echipamentelor mobile, cum ar fi încetinirea, oprirea, frânarea, pozițiile de conducere, sistemele de reținere etc. Cu toate acestea, cerințele esențiale privind sănătatea și siguranța, prevăzute în directiva respectivă, sunt concepute pentru a aborda siguranța numai atunci când echipamentele tehnice se află la locul de desfășurare a lucrărilor, dar nu acoperă aspectele legate de siguranță ale acestor echipamente atunci când circulă pe drumurile publice.

(4) Din cauza absenței unor norme armonizate privind siguranța rutieră a echipamentelor mobile fără destinație rutieră, operatorii economici care produc sau pun la dispoziție pe piața Uniunii echipamente mobile fără destinație rutieră se confruntă cu costuri semnificative asociate diferitelor cerințe de reglementare din statele membre. În plus, siguranța rutieră pentru aceste echipamente tehnice nu este asigurată în mod uniform pe întreg teritoriul Uniunii. În consecință, este necesar să se stabilească norme armonizate la nivelul Uniunii în ceea ce privește siguranța rutieră a echipamentelor mobile fără destinație rutieră.

(5) În scopul dezvoltării și funcționării pieței interne a Uniunii, este oportun să se stabilească un sistem armonizat de omologare de tip pentru siguranța rutieră a echipamentelor mobile fără destinație rutieră concepute să circule pe drumurile publice.

(6) Întrucât scopul prezentului regulament este de a aborda riscurile care decurg din circulația rutieră a echipamentelor mobile fără destinație rutieră concepute și construite pentru a desfășura activități profesionale, și nu pentru transportul de persoane, animale sau mărfuri (cu excepția transportului de materiale care contribuie la funcționarea mașinii), prezentul regulament nu ar trebui să se aplice echipamentelor al căror unic obiectiv este simplul transport de persoane, animale sau mărfuri. Prin urmare, niciunul dintre tipurile de dispozitive noi de mobilitate personală (trotinete electrice cu scaun și fără scaun, biciclete cu pedale asistate electric, inclusiv biciclete asistate electric și biciclete destinate transportului de mărfuri comerciale, vehicule cu autoechilibrare, inclusiv transportoare și hoverboarduri cu autoechilibrare, monocicluri electrice, skateboarduri electrice și plăci cu o singură roată, printre altele) nu va face obiectul prezentului regulament.

(7) Având în vedere scopul prezentului regulament de a aborda circulația rutieră a echipamentelor mobile fără destinație rutieră concepute și construite pentru a efectua diverse lucrări, nu pentru a transporta lucrători, echipamentele mobile care sunt echipate cu mai mult de trei poziții de ședere, inclusiv poziția de ședere a conducătorului auto, ar trebui, de asemenea, să fie excluse din prezentul regulament.

(8) Echipamentele mobile fără destinație rutieră de viteză redusă reprezintă majoritatea pieței echipamentelor mobile fără destinație rutieră. În plus, unele state membre au

[27] Directiva 2014/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 aprilie 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor radio și de abrogare a Directivei 1999/5/CE (JO L 153, 22.5.2014, p. 62).

stabilit o limită de viteză de circulație rutieră pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră la 40 km/h. De asemenea, întrucât riscurile în materie de siguranță rutieră sunt proporționale cu viteza de circulație, nu ar fi adecvat ca un cadru care abordează riscurile în materie de siguranță numai pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, nu și pentru vehiculele obișnuite, să acopere echipamentele mobile fără destinație rutieră de mare viteză. Prin urmare, prezentul regulament nu ar trebui să se aplice echipamentelor mobile cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 40 Km/h.

(9) Omologările individuale pot fi utilizate pentru echipamentele care circulă pe teritoriul unui singur stat membru și, prin urmare, astfel de omologări ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament.

(10) Având în vedere că întreprinderile mici și mijlocii produc echipamente mobile fără destinație rutieră în serii mici, al căror număr de unități care sunt puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare nu depășește, pe an și în fiecare stat membru, 50 de unități pentru fiecare tip, este oportun să se permită omologarea de tip națională pentru serii mici și, prin urmare, ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Cu toate acestea, producătorul ar trebui să poată solicita o omologare UE de tip pentru a beneficia de libera circulație.

(11) Având în vedere că, în anumite cazuri, din cauza dimensiunilor lor excesive, echipamentele mobile fără destinație rutieră nu ar permite o manevrabilitate suficientă pe drumurile publice sau că, din cauza greutății sau a maselor excesive, ar putea deteriora suprafața drumurilor publice sau a altor infrastructuri rutiere, este oportun să se acorde statelor membre libertatea de a interzice circulația unor astfel de echipamente, chiar dacă au fost omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament.

(12) Pentru a reduce la minimum riscul de rănire a persoanelor și de deteriorare a infrastructurii rutiere, atunci când un echipament mobil fără destinație rutieră circulă pe un drum public, ar trebui stabilite cerințe tehnice. Cerințele tehnice ar trebui să includă subiecte legate de siguranța rutieră, cum ar fi integritatea structurii vehiculului, viteza maximă prin construcție, regulatoarele de viteză, dispozitivele de limitare a vitezei și vitezometrul, dispozitivele de frânare, direcția, câmpul de vizibilitate, precum și masele și dimensiunile.

(13) Pentru a reduce sarcina administrativă pentru operatorii economici, prezentul regulament ar trebui să permită utilizarea componentelor și a unităților tehnice separate în echipamentele mobile fără destinație rutieră care au fost omologate de tip în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 167/2013 sau cu Regulamentul (UE) 2018/858.

(14) Toți operatorii economici care intervin în lanțul de aprovizionare și de distribuție ar trebui să ia măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că pun la dispoziție pe piață numai echipamente mobile fără destinație rutieră care sunt în conformitate cu prezentul regulament. Este necesar să se prevadă o distribuție clară și proporțională a obligațiilor care corespund rolului deținut de fiecare operator economic în lanțul de aprovizionare și de distribuție.

(15) 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 autoritatea competentă sau de un serviciu tehnic calificat și desemnat în acest scop.

(16) Pentru a asigura securitatea juridică, este necesar să se clarifice faptul că normele privind supravegherea pieței Uniunii și controlul produselor care intră pe piața Uniunii prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1020 al Parlamentului European și al Consiliului[28] se aplică echipamentelor mobile fără destinație rutieră care fac obiectul prezentului regulament și în ceea ce privește aspectele abordate sau reglementate de cerințele tehnice ale prezentului regulament, modificând astfel anexa I la regulamentul respectiv pentru a include, în anexa respectivă, trimiterile la acest regulament.

(17) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a procedurii de omologare UE de tip și a anumitor dispoziții administrative din prezentul regulament, Comisiei ar trebui să-i fie conferite competențe de executare. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[29].

(18) O coordonare mai strânsă între autoritățile naționale, prin intermediul schimbului de informații și al evaluărilor coordonate sub conducerea unei autorități de coordonare este fundamentală pentru a asigura un nivel constant ridicat de siguranță și de protecție a sănătății în cadrul pieței interne. Aceasta ar conduce, de asemenea, la o utilizare mai eficientă a unor resurse limitate la nivel național. În acest scop, ar trebui să se constituie un forum consultativ pentru statele membre și Comisie având drept obiectiv promovarea celor mai bune practici, schimbul de informații și coordonarea activităților legate de punerea în aplicare a acestui regulament. Având în vedere instituirea unui astfel de forum și sarcinile acestuia, nu ar trebui să fie necesar să se instituie un grup separat de cooperare administrativă, astfel cum se prevede la articolul 30 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/1020. Cu toate acestea, forumul ar trebui considerat un grup de cooperare administrativă în sensul Rețelei Uniunii pentru conformitatea produselor menționate la articolul 29 din regulamentul respectiv.

(19) În vederea completării prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește armonizarea pragurilor care pot fi aplicate de statele membre în legătură cu dimensiunile și masele excesive ale echipamentelor mobile fără destinație rutieră, aplicabilitatea elementelor cerințelor tehnice, pentru stabilirea de cerințe tehnice detaliate, proceduri de încercare și metode de încercare, pentru încercările virtuale, pentru măsurile privind conformitatea producției și pentru specificarea normelor referitoare la serviciile tehnice. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[30]. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

---

28 Regulamentul (UE) 2019/1020 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor și de modificare a Directivei 2004/42/CE și a Regulamentelor (CE) nr. 765/2008 și (UE) nr. 305/2011 (JO L 169, 25.6.2019, p. 1).

29 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 (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

30 JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(20) Statele membre ar trebui să adopte regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării dispozițiilor prezentului regulament și ar trebui să asigure aplicarea acestora. Sancțiunile respective ar trebui să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

(21) Comisia ar trebui să raporteze Parlamentului European și Consiliului cu privire la funcționarea prezentului regulament și, pe baza informațiilor furnizate de statele membre, să reexamineze, dacă este necesar, oportunitatea prezentării unei propuneri legislative exclusive pentru armonizarea sistemului de omologare individuală la nivelul Uniunii sau a prelungirii perioadei de tranziție pentru omologarea națională de tip.

(22) Pentru a permite statelor membre și autorităților naționale, precum și operatorilor economici să se pregătească pentru aplicarea noilor norme introduse de prezentul regulament, ar trebui stabilită o dată de aplicare ulterioară datei intrării în vigoare. De asemenea, este necesar să se prevadă o perioadă de tranziție care să permită producătorilor, în această perioadă, să aleagă să respecte prezentul regulament și să beneficieze de libertatea de circulație sau să respecte legislația națională relevantă în materie de omologare de tip.

(23) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume stabilirea cerințelor tehnice, a cerințelor administrative și a procedurilor armonizate pentru omologarea de tip a noilor echipamente mobile fără destinație rutieră care circulă pe drumurile publice, precum și a normelor și procedurilor pentru supravegherea pieței acestor echipamente, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și că, în consecință, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta 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 articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect

1. Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice, cerințele administrative și procedurile pentru omologarea UE de tip și introducerea pe piață a echipamentelor mobile fără destinație rutieră destinate să circule pe drumurile publice.

2. Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme și proceduri pentru supravegherea pieței echipamentelor mobile fără destinație rutieră.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică echipamentelor mobile fără destinație rutieră care sunt introduse pe piață și sunt destinate să circule, cu sau fără conducător auto, pe un drum public.

2. Prezentul regulament nu se aplică:

   (a) echipamentelor mobile fără destinație rutieră care ating o viteză maximă prin construcție mai mare de 40 km/h;

   (b) echipamentelor mobile fără destinație rutieră echipate cu mai mult de trei poziții de ședere, inclusiv poziția de ședere a conducătorului auto;

   (c) echipamentelor tehnice, astfel cum sunt definite la articolul 2 litera (a) din Directiva 2006/42/CE, destinate în principal transportului uneia sau mai multor persoane sau animale, sau al unor mărfuri diferite de instrumentele sau dispozitivele auxiliare necesare pentru executarea lucrărilor, de materialele rezultate sau necesare lucrării sau depozitarea intermediară și de materialele transportate pe șantierele de construcții;

   (d) vehiculelor, inclusiv autovehiculelor, tractoarelor, remorcilor, vehiculelor cu două sau trei roți, cvadriciclurilor și echipamentelor remorcate interschimbabile, care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 167/2013, al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 sau al Regulamentului (UE) 2018/858;

   (e) echipamentelor mobile fără destinație rutieră care au fost introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare înainte de [OP: a se introduce data = data aplicării prezentului regulament].

   (f) omologărilor individuale de echipamente mobile fără destinație rutieră pentru circulația pe drumurile publice, acordate în conformitate cu legislația națională, și echipamentelor mobile fără destinație rutieră care respectă legislația națională respectivă;

   (g) omologărilor de echipamente mobile fără destinație rutieră produse în serii mici, pentru circulația pe drumurile publice, acordate în conformitate cu legislația națională, și echipamentelor mobile fără destinație rutieră care respectă legislația națională respectivă.

   În ceea ce privește echipamentele mobile fără destinație rutieră produse în serii mici, producătorul poate alege fie să solicite omologarea UE de tip, fie să respecte legislația națională relevantă menționată la primul paragraf litera (g).

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

(1) „echipament mobil fără destinație rutieră” înseamnă orice echipament mobil autopropulsat care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2006/42/CE și care este proiectat sau construit cu scopul de a efectua lucrări;

(2) „omologare individuală” înseamnă certificarea de către o autoritate de omologare a faptului că un anumit echipament fără destinație rutieră, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice naționale relevante pentru omologarea națională individuală a echipamentelor mobile fără destinație rutieră;

(3) „echipament mobil fără destinație rutieră produs în serii mici” înseamnă omologarea națională de tip a unui tip de echipament mobil fără destinație rutieră al cărui număr de unități care sunt puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare nu poate depăși, pe an și în fiecare stat membru, 50 de unități pentru fiecare tip;

(4) „sistem” înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a îndeplini una sau mai multe funcții specifice pe un echipament mobil fără destinație rutieră și care face obiectul cerințelor tehnice;

(5) „componentă” înseamnă un dispozitiv destinat să facă parte dintr-un echipament mobil fără destinație rutieră care poate fi omologat de tip independent de echipamentul respectiv;

(6) „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv destinat să facă parte dintr-un echipament mobil fără destinație rutieră care poate fi omologat de tip în mod separat;

(7) „omologare UE de tip” înseamnă certificarea de către o autoritate de omologare a faptului că un tip de echipament mobil fără destinație rutieră respectă dispozițiile relevante din prezentul regulament;

(8) „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă autoritatea unui stat membru responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul statului membru respectiv;

(9) „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea unui stat membru, notificată Comisiei de către statul membru respectiv, responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip a unui echipament mobil fără destinație rutieră, de eliberarea și, după caz, retragerea sau neacordarea certificatelor de omologare, pentru îndeplinirea rolului de punct de contact pentru autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, pentru desemnarea serviciilor tehnice și pentru asigurarea faptului că producătorul își îndeplinește obligațiile privind conformitatea producției;

(10) „autoritate națională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată în și responsabilă pentru supravegherea pieței, controlul la frontieră sau înmatricularea într-un stat membru în ceea ce privește echipamentele mobile fără destinație rutieră;

(11) „serviciu tehnic” înseamnă organizația sau organismul independent desemnat de autoritatea de omologare 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;

(12) „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care fabrică echipamente mobile fără destinație rutieră sau pentru care se proiectează sau se fabrică astfel de echipamente mobile fără destinație rutieră și care comercializează echipamentele în cauză sub numele sau marca sa;

(13) „reprezentant al producătorului pentru supravegherea pieței” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care este desemnată în mod corespunzător de producător să îndeplinească sarcinile specificate la articolul 8;

(14) „importator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care introduce pe piață un echipament mobil fără destinație rutieră care a fost fabricat într-o țară terță;

(15) „distribuitor” înseamnă un comerciant sau orice altă persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un echipament mobil fără destinație rutieră;

(16) „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței, importatorul sau distribuitorul;

(17) „introducere pe piață” înseamnă punerea la dispoziție pentru prima dată în Uniune a unui echipament mobil fără destinație rutieră;

(18) „punere la dispoziție pe piață” înseamnă furnizarea unui echipament mobil fără destinație rutieră pentru distribuție sau utilizare pe piață, în cursul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;

(19) „punere în exploatare” înseamnă prima utilizare în Uniune, în scopul destinat, a unui echipament mobil fără destinație rutieră;

(20) „înmatriculare” înseamnă autorizarea administrativă de punere în exploatare, inclusiv pentru traficul rutier a unui echipament mobil fără destinație rutieră, implicând identificarea acestuia și emiterea unui număr de serie, numit număr de înmatriculare, cu titlu permanent sau temporar;

(21) „certificat de omologare UE de tip” înseamnă documentul emis de autoritatea de omologare care certifică faptul că un tip de echipament mobil fără destinație rutieră este omologat de tip în conformitate cu prezentul regulament;

(22) „certificat de conformitate” înseamnă documentul eliberat de producător, astfel cum este prevăzut în prezentul regulament, care certifică faptul că un echipament mobil fără destinație rutieră produs este conform cu tipul omologat de echipament mobil fără destinație rutieră;

(23) „tip de echipament mobil fără destinație rutieră” înseamnă o anumită categorie sau clasă de echipamente mobile fără destinație rutieră, inclusiv variante și versiuni ale variantelor echipamentului respectiv, care au cel puțin următoarele caracteristici esențiale:

(a) categoria sau clasa;

(b) producătorul;

(c) desemnarea tipului de către producător;

(d) caracteristici esențiale de construcție și proiectare;

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

(f) axe (număr) sau șenile (număr),

(g) în cazul echipamentelor mobile fără destinație rutieră construite în mai multe etape, producătorul și tipul echipamentului mobil fără destinație rutieră din etapa anterioară;

(24) „variantă” înseamnă un echipament mobil fără destinație rutieră de același tip care nu diferă cel puțin în privința următoarelor aspecte:

(a) conceptul structural al caroseriei sau tipul de caroserie;

(b) stadiul de completare;

(c) motorul (cu ardere internă/hibrid/electric/hibrid-electric);

(d) principiul de funcționare;

(e) numărul și dispunerea cilindrilor;

(f) diferențele de putere de maximum 30 % (cea mai mare putere fiind de maximum 1,3 ori mai mare decât cea mai mică putere);

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

(h) axele motoare (număr, poziție, interconectare);

(i) axele directoare (număr și poziție);

(j) masa maximă a vehiculului încărcat diferă cu cel mult 10 %;

(k) transmisia (tip);

(l) dispozitivul de protecție în caz de răsturnare;

(m) axele cu frână (număr);

(25) „versiune a unei variante” înseamnă vehicule care constau într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare;

(26) „cerințe tehnice” înseamnă cerințele tehnice enumerate la articolul 15;

(27) „dosar de omologare” înseamnă dosarul de omologare menționat la articolul 19 alineatul (4);

(28) „deținător al omologării UE de tip” înseamnă persoana fizică sau juridică care a solicitat omologarea UE de tip și căreia i-a fost eliberat un certificat de omologare UE de tip;

(29) „echipament mobil fără destinație rutieră care prezintă un risc major” înseamnă un echipament mobil fără destinație rutieră care, pe baza unei evaluări adecvate a riscurilor care ține seama de natura pericolului și de probabilitatea apariției acestuia, prezintă un risc major în ceea ce privește aspectele reglementate de prezentul regulament;

(30) „rechemare” înseamnă orice măsură luată cu scopul de a returna un echipament mobil fără destinație rutieră care a fost pus deja la dispoziția utilizatorului final;

(31) „retragere” înseamnă orice măsură luată cu scopul de a împiedica punerea la dispoziție pe piață a unui echipament mobil fără destinație rutieră din lanțul de aprovizionare.

CAPITOLUL II

OBLIGAȚII

Articolul 4

Obligațiile statelor membre

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

2. Notificarea cu privire la autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței cuprinde denumirile, adresa, inclusiv adresa electronică și domeniul de competență al autorităților respective. Comisia publică pe site-ul său internet o listă a autorităților de omologare și detalii în ceea ce le privește.

3. Statele membre permit punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea, punerea în exploatare sau circulația pe drumurile publice doar a echipamentelor mobile fără destinație rutieră care respectă dispozițiile prezentului regulament.

4. În ceea ce privește aspectele reglementate de prezentul regulament, statele membre nu interzic, nu restricționează și nu împiedică punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea, punerea în exploatare sau circulația pe drumurile publice a echipamentelor mobile fără destinație rutieră care sunt conforme cu prezentul regulament.

5. Prin derogare de la alineatul (4), statele membre pot limita sau interzice circulația pe drumurile publice a echipamentelor mobile fără destinație rutieră care îndeplinesc următoarele criterii:

   (a) din cauza dimensiunilor lor excesive, nu ar permite o manevrabilitate suficientă pe drumurile publice sau

   (b) din cauza greutății sau a maselor lor excesive, ar putea deteriora suprafața drumurilor publice sau a altor infrastructuri rutiere.

   Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 47 pentru a completa prezentul regulament stabilind valorile-prag, inclusiv pentru masa maximă a echipamentului cu încărcătură pe drum, dincolo de care dimensiunile, greutatea și masele echipamentelor mobile fără destinație rutieră sunt considerate excesive în sensul primului paragraf literele (a) și (b). Aceste acte delegate pot stabili categoriile sau clasele de echipamente fără destinație rutieră în cauză.

6. Statele membre organizează și desfășoară activități de supraveghere a pieței și controale ale echipamentelor mobile fără destinație rutieră care intră pe piață în conformitate cu capitolele IV, V și VII din Regulamentul (UE) 2019/1020.

Articolul 5

Obligații ale autorităților de omologare

1. Autoritățile de omologare se asigură că producătorii care solicită omologarea UE de tip își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament.

2. Autoritățile de omologare aprobă numai echipamente mobile fără destinație rutieră care îndeplinesc cerințele prezentului regulament.

3. Autoritățile de omologare își îndeplinesc sarcinile care le revin în temeiul prezentului regulament în mod independent și imparțial. Acestea cooperează eficient și eficace și fac schimb de informații relevante pentru rolul și atribuțiile lor.

Articolul 6

Obligații generale ale producătorilor

1. Producătorii se asigură că echipamentele mobile fără destinație rutieră pe care le introduc pe piață aparțin unui tip pentru care s-a acordat o omologare UE de tip și sunt proiectate și fabricate în conformitate cu tipul respectiv.

2. Producătorii se asigură că un echipament mobil fără destinație rutieră omologat UE de tip pe care îl introduc pe piață poartă plăcuța producătorului și marcajele regulamentare, prevăzute de prezentul regulament, certificatul de conformitate care însoțește echipamentul tehnic, precum și documentele, informațiile și instrucțiunile adresate utilizatorului, astfel cum se prevede în prezentul regulament.

3. În scopul supravegherii pieței, producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune, care poate fi reprezentantul menționat la alineatul (17) sau un reprezentant suplimentar. Reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței îndeplinește sarcinile specificate în mandat, astfel cum se prevede la articolul 8.

4. Producătorii indică pe echipamentul mobil fără destinație rutieră sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalajul acestuia sau într-un document care însoțește echipamentul respectiv, numele, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor înregistrată, adresa poștală și adresa de e-mail la care pot fi contactați. Adresa indică un singur punct de contact pentru producător. Datele de contact sunt comunicate într-o limbă ușor de înțeles pentru utilizatorii finali și autoritățile de supraveghere a pieței.

5. Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu sunt implicați direct în toate etapele fabricării unui echipament mobil fără destinație rutieră.

6. Producătorii se asigură că există proceduri care să garanteze conformitatea continuă a producției în serie cu tipul omologat. Modificările în ceea ce privește proiectarea sau caracteristicile unui echipament mobil fără destinație rutieră și modificările cerințelor în raport cu care echipamentul respectiv este declarat conform se iau în considerare în conformitate cu capitolul V.

7. Producătorii se asigură că, atât timp cât un echipament mobil fără destinație rutieră omologat UE de tip se află în responsabilitatea lor și este destinat punerii la

dispoziție pe piață, condițiile de depozitare sau transport nu periclitează conformitatea acestuia cu prezentul regulament.

Articolul 7

Obligațiile specifice ale producătorilor

1. Producătorii care au motive suficiente să creadă că un echipament mobil fără destinație rutieră pe care l-au pus la dispoziție pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament iau imediat măsurile corective necesare pentru a asigura conformitatea respectivului echipament mobil fără destinație rutieră, pentru a-l retrage sau a-l rechema, după caz.

   Producătorul informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip în mod amănunțit cu privire la neconformitate și la toate măsurile întreprinse.

2. Producătorii care au motive suficiente să creadă că un echipament mobil fără destinație rutieră pe care l-au pus la dispoziție pe piață prezintă un risc major informează imediat în acest sens autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care echipamentul mobil fără destinație rutieră a fost pus la dispoziție pe piață, furnizând detalii cu privire la neconformitate și la orice măsuri corective luate.

3. Producătorii păstrează la dispoziția autorităților de omologare dosarul de omologare și o copie a certificatelor de conformitate pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui echipament mobil fără destinație rutieră.

4. În urma unei cereri motivate din partea unei autorități naționale, producătorii furnizează autorității respective, prin intermediul autorității de omologare, o copie a certificatului de omologare UE de tip tradus într-o limbă care poate fi ușor înțeleasă de autoritatea respectivă.

   Producătorii cooperează cu autoritatea națională cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 19 din Regulamentul (UE) 2019/1020 pentru eliminarea riscurilor prezentate de echipamentele mobile fără destinație rutieră care au fost introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.

5. Producătorii examinează toate plângerile pe care le primesc cu privire la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate referitoare la echipamentele mobile fără destinație rutieră pe care le-au introdus pe piață.

   În cazul unei plângeri motivate, producătorii își informează distribuitorii și importatorii cu privire la aceasta.

   Producătorii păstrează o evidență a plângerilor menționate la primul paragraf, inclusiv, pentru fiecare reclamație, o descriere a problemei și detaliile necesare pentru identificarea tipului afectat de echipament mobil fără destinație rutieră.

Articolul 8

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 efectuarea următoarelor acțiuni:

(a) acces la dosarul informativ menționat la articolul 18 și la certificatele de conformitate;

(b) la cererea motivată din partea unei autorități de omologare, punerea la dispoziția acesteia a tuturor informațiilor și a documentației necesare pentru a demonstra conformitatea producției unui echipament mobil fără destinație rutieră;

(c) cooperarea cu autoritățile de omologare sau de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului major prezentat de echipamentele mobile fără destinație rutieră care fac obiectul mandatului lor.

Articolul 9

Obligații generale ale importatorilor

1. Importatorii se asigură că echipamentele mobile fără destinație rutieră pe care le introduc pe piață aparțin unui tip pentru care s-a acordat o omologare UE de tip și sunt conforme cu tipul respectiv.

2. Importatorii se asigură că un echipament mobil fără destinație rutieră omologat UE de tip pe care îl introduc pe piață dețin plăcuța producătorului și marcajele regulamentare prevăzute de prezentul regulament, certificatul de conformitate care însoțește echipamentul, documentele, informațiile și instrucțiunile pentru utilizatori, astfel cum se prevede în prezentul regulament, și că obligațiile prevăzute la articolul 6 alineatele (3) și (4), după caz, au fost îndeplinite.

3. Importatorii indică pe echipamentul mobil fără destinație rutieră sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește echipamentul respectiv, numele, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor înregistrată, adresa poștală și adresa de e-mail la care pot fi contactați. Adresa indică un singur punct de contact pentru producător. Datele de contact sunt comunicate într-o limbă ușor de înțeles pentru utilizatorii finali și autoritățile de supraveghere a pieței.

4. Importatorii se asigură că, atât timp cât un echipament mobil fără destinație rutieră omologat UE de tip se află în responsabilitatea lor și este destinat punerii la dispoziție pe piață, condițiile de depozitare sau transport nu periclitează conformitatea acestuia cu dispozițiile relevante ale prezentului regulament.

Articolul 10

Obligații specifice ale importatorilor

1. Importatorii nu pun la dispoziție pe piață echipamente mobile fără destinație rutieră care nu sunt în conformitate cu prezentul regulament înainte de a asigura conformitatea acestora.

2. Importatorii care au motive suficiente să creadă că un echipament mobil fără destinație rutieră pe care l-au pus la dispoziție pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament iau imediat măsurile corective necesare pentru a asigura conformitatea respectivului echipament mobil fără destinație rutieră, pentru a-l retrage sau a-l rechema, după caz.

3. Importatorii care au motive suficiente să creadă că un echipament mobil fără destinație rutieră pe care l-au pus la dispoziție pe piață prezintă un risc major informează imediat producătorul, autoritățile de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței din statele membre în care l-au introdus pe piață sau l-au pus în exploatare.

   Importatorul îi informează, de asemenea, cu privire la orice acțiune întreprinsă furnizând detalii cu privire la riscul major și la măsurile corective întreprinse de producător.

4. Importatorii păstrează o copie a certificatului de conformitate la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței timp de 10 ani de la introducerea pe piață a echipamentului mobil fără destinație rutieră și se asigură că dosarul de omologare poate fi pus la dispoziția acestor autorități, la cerere.

5. La cererea motivată a unei autorități naționale, importatorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea unui echipament mobil fără destinație rutieră într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză. Importatorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice măsură adoptată pentru eliminarea riscurilor prezentate de echipamentele mobile fără destinație rutieră pe care le-au introdus pe piață.

6. Importatorii păstrează o evidență a reclamațiilor și a rechemărilor legate de echipamentele mobile fără destinație rutieră pe care le-au introdus pe piață și își informează distribuitorii cu privire la astfel de plângeri și rechemări.

Articolul 11

Obligații generale ale distribuitorilor

1. Atunci când pun la dispoziție pe piață un echipament mobil fără destinație rutieră omologat UE de tip, distribuitorii acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește dispozițiile relevante ale prezentului regulament.

2. Înainte de a pune la dispoziție pe piață un echipament mobil fără destinație rutieră omologat UE de tip, distribuitorii verifică dacă au fost îndeplinite următoarele condiții:

   (a) echipamentul mobil fără destinație rutieră poartă plăcuța producătorului și marcajele regulamentare prevăzute de prezentul regulament;

   (b) echipamentul este însoțit de certificatul de conformitate;

   (c) documentele, informațiile și instrucțiunile pentru utilizator au fost elaborate în conformitate cu prezentul regulament;

   (d) obligațiile prevăzute la articolul 6 alineatele (3) și (4) și la articolul 9 alineatul (3), după caz.

3. Distribuitorii se asigură că, atât timp cât un echipament mobil fără destinație rutieră omologat UE de tip se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu periclitează conformitatea acestuia cu prezentul regulament.

Articolul 12

Obligații specifice ale distribuitorilor

1. În cazul în care distribuitorii au motive suficiente să creadă că echipamentele mobile fără destinație rutieră nu sunt în conformitate cu prezentul regulament, aceștia informează în acest sens producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip și nu pun la dispoziție pe piață echipamentul tehnic respectiv înainte de a asigura conformitatea acestuia.

2. Distribuitorii care au motive suficiente să creadă că un echipament mobil fără destinație rutieră pe care l-au pus la dispoziție pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament informează producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

3. Distribuitorii care au motive suficiente să creadă că un echipament mobil fără destinație rutieră pe care l-au pus la dispoziție pe piață prezintă un risc major informează imediat producătorul, importatorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care l-au pus la dispoziție pe piață.

   Distribuitorul îi informează, de asemenea, în legătură cu orice măsură adoptată, furnizând detalii în special cu privire la riscul major și la orice măsură corectivă adoptată de către producător.

4. La cererea motivată a unei autorități naționale, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 7 alineatul (4) sau că importatorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 10 alineatul (4). Aceștia cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice acțiune întreprinsă în conformitate cu articolul 19 din Regulamentul (UE) 2019/1020 pentru eliminarea riscurilor prezentate de echipamentele mobile fără destinație rutieră pe care le-au pus la dispoziție pe piață.

5. Distribuitorii informează imediat producătorul relevant cu privire la orice reclamație primită referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate referitoare la echipamente mobile fără destinație rutieră pe care le-au pus la dispoziție pe piață.

Articolul 13

Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor

În sensul prezentului regulament, un importator sau un distribuitor este considerat producător și i se aplică obligațiile care revin producătorului, în oricare dintre următoarele cazuri:

(a) în cazul în care importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață, înregistrează sau este responsabil de punerea în exploatare a unui echipament mobil fără destinație rutieră sub numele sau marca sa;

(b) în cazul în care importatorul sau distribuitorul modifică echipamentul în cauză astfel încât conformitatea cu prezentul regulament ar putea fi afectată.

Articolul 14

Identificarea operatorilor economici

Operatorii economici, la cerere, pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, timp de 10 ani de la introducerea pe piață a echipamentelor mobile fără destinație rutieră, datele de identificare ale:

(a) oricărui operator economic care le-a furnizat un echipament mobil fără destinație rutieră;

(b) oricărui operator economic căruia i-au furnizat un echipament mobil fără destinație rutieră.

Articolul 15

Cerințe tehnice pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră

1. Echipamentele mobile fără destinație rutieră sunt proiectate, construite și asamblate astfel încât să se reducă la minimum riscul de rănire a ocupanților și a altor persoane și de deteriorare a infrastructurii rutiere, în zona înconjurătoare a echipamentului, în timpul circulației echipamentului mobil fără destinație rutieră respectiv pe un drum public.

2. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 47 în ceea ce privește normele detaliate privind cerințele prevăzute la alineatul (1) pentru următoarele elemente:

   (a) integritatea structurii vehiculului;

   (b) viteza maximă prin construcție, regulatorul de viteză, dispozitivele de limitare a vitezei și vitezometrul;

   (c) dispozitivele de frânare:

   (d) direcția;

   (e) câmpul vizual;

   (f) ștergătoarele de parbriz:

   (g) geamurile și instalarea acestora;

   (h) dispozitivele de vizibilitate indirectă;

   (i) paratrăsnetele și instalațiile de iluminat;

   (j) exteriorul vehiculului și accesoriile în poziția de drum, inclusiv echipamentul de lucru și structura oscilantă;

   (k) dispozitivele de avertizare sonoră și instalarea acestora;

   (l) sistemele de încălzire, degivrare și dezaburire;

   (m) spațiile pentru plăcile de înmatriculare;

   (n) plăcuța producătorului și marcajele regulamentare;

   (o) dimensiunile;

   (p) masele, inclusiv masa maximă cu încărcătură pe drum;

(q) rezervoarele de combustibil;

(r) pneurile;

(s) marșarierul;

(t) șenilele;

(u) cuplajele mecanice;

(v) pozițiile de ședere ale conducătorului auto și ale altor ocupanți și sistemele de reținere;

(w) manualul operatorului pentru utilizarea rutieră;

(x) comenzile operatorului pentru utilizarea rutieră;

(y) informațiile, avertismentele și marcajele rutiere.

Actele delegate menționate la primul paragraf pot stabili norme detaliate pentru orice alt element, atunci când acest lucru este necesar, având în vedere progresele tehnice și științifice, precum și pentru a asigura conformitatea cu alineatul (1).

Actele delegate menționate la primul paragraf includ, de asemenea, după caz, norme detaliate privind următoarele aspecte:

(a) procedurile de încercare selectate dintre cele enumerate la articolul 21 alineatul (3);

(b) metodele de încercare;

(c) valorile-limită sau parametrii, în legătură cu oricare dintre elementele enumerate la primul paragraf;

(d) descrierea echipamentelor sau a componentelor cu care sunt echipate echipamentele mobile fără destinație rutieră;

(e) caracteristicile specifice ale echipamentelor mobile fără destinație rutieră.

Actele delegate menționate la primul paragraf specifică clasele sau categoriile vizate de normele detaliate și pot prevedea norme detaliate diferite pentru diferite clase sau categorii de echipamente mobile fără destinație rutieră.

Articolul 16

Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a echipamentelor mobile fără destinație rutieră

1. Echipamentele mobile fără destinație rutieră pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare doar dacă sunt în conformitate cu prezentul regulament.

2. Echipamentele mobile fără destinație rutieră sunt în conformitate cu prezentul regulament numai dacă au fost îndeplinite obligațiile prevăzute în prezentul regulament, corespunzătoare echipamentelor respective.

CAPITOLUL III

PROCEDURA DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 17

Cererea de omologare UE de tip

1. O persoană fizică sau juridică poate depune o cerere de omologare UE de tip în orice stat membru.

   Cererea de omologare UE se înaintează unei autorități de omologare.

   În cazul în care solicitantul omologării UE de tip este stabilit în afara Uniunii, acesta desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune pentru a-l reprezenta în fața autorității de omologare.

2. Omologarea UE de tip constă în omologarea unui echipament mobil fără destinație rutieră în ansamblu, prin intermediul unei singure operațiuni.

3. Se depune o singură cerere de omologare UE de tip pentru un anumit tip de echipament mobil fără destinație rutieră într-un singur stat membru și doar la o autoritate de omologare în acest stat membru.

4. Pentru fiecare tip care urmează să fie omologat se depune o cerere separată de omologare UE de tip.

Articolul 18

Dosarul informativ

1. Atunci când depune o cerere în conformitate cu articolul 17 alineatul (1), solicitantul omologării UE de tip furnizează 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 relevante;

   (c) declarația de conformitate UE prevăzută în legislația aplicabilă a Uniunii care armonizează condițiile de comercializare a produselor;

   (d) orice informații solicitate de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare a omologării.

3. Dosarul informativ este furnizat pe hârtie sau într-un format electronic 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 46 alineatul (2).

CAPITOLUL IV

DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 19

Dispoziții generale privind desfășurarea procedurilor de omologare UE de tip

1. Autoritățile de omologare acordă o singură omologare UE de tip pentru fiecare tip de echipament mobil fără destinație rutieră.

2. Autoritățile de omologare verifică toate elementele următoare:

   (a) măsurile privind conformitatea producției menționate la articolul 22 și

   (b) conformitatea tipului de echipament mobil fără destinație rutieră cu cerințele tehnice aplicabile.

   În cazul în care o autoritate de omologare constată că un tip de echipament mobil fără destinație rutieră, deși este conform cu cerințele tehnice relevante, prezintă un risc major, aceasta poate refuza acordarea omologării UE de tip. 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.

3. Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre cu privire la refuzul sau retragerea oricărei omologări UE de tip, împreună cu motivele deciziei sale, prin intermediul unui sistem electronic comun și securizat de schimb de informații.

4. Autoritatea de omologare întocmește un dosar de omologare care cuprinde toate elementele următoare:

   (a) dosarul informativ însoțit de rapoartele de încercare și de toate celelalte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării funcțiilor sale;

   (b) 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.

5. Comisia poate avea acces la sistemul electronic comun și securizat de schimb de informații, menționat la alineatul (3) și la articolul 20 alineatul (3), la articolul 25 alineatul (3) și la articolul 26 alineatul (5). Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii formatului documentelor electronice care trebuie să fie puse la dispoziție, a mecanismului de schimb, a procedurilor de informare a autorităților cu privire la acordarea omologărilor UE de tip, cu privire la modificări, refuzuri de acordare și retrageri în acest sens, precum și cu privire la măsurile de

securitate relevante. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 46 alineatul (2).

Articolul 20

Certificatul de omologare UE de tip

1. Atunci când se acordă o omologare UE de tip, autoritatea de omologare eliberează solicitantului omologării UE de tip un certificat de omologare UE de tip.

   Certificatul de omologare UE de tip rămâne valabil pe durata valabilității omologării UE de tip.

   Certificatul de omologare UE de tip se modifică de către autoritatea de omologare atunci când omologarea UE de tip relevantă se modifică.

2. Certificatul de omologare UE de tip conține toate anexele următoare:

   (a) dosarul de omologare;

   (b) fișa cu rezultatele încercărilor;

   (c) numele și specimenul de semnătură al persoanei autorizate să semneze certificatele de conformitate și funcția sa în cadrul societății;

   (d) un specimen completat al certificatului de conformitate.

3. 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. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 46 alineatul (2). 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 al echipamentului mobil fără destinație rutieră, însoțită de anexe, printr-un sistem electronic comun și sigur de schimb de informații.

4. Certificatul de omologare UE de tip se întocmește pe baza unui model stabilit de Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 46 alineatul (2). Pentru fiecare tip de echipament mobil fără destinație rutieră, 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 omologării UE de tip, fără întârziere, certificatul completat, însoțit de anexele sale.

5. Comisia stabilește modelul pentru fișa rezultatelor încercărilor menționată la alineatul (2) litera (b) prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 46 alineatul (2).

6. În cazul unei omologări UE de tip pentru care, în conformitate cu articolul 29, au fost impuse restricții în ceea ce privește valabilitatea sa, certificatul de omologare UE de tip precizează restricțiile respective.

7. Autoritatea de omologare întocmește o listă a cerințelor sau actelor aplicabile și anexează lista respectivă la certificatul de omologare UE de tip. Comisia adoptă modelul pentru această listă prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 46 alineatul (2).

Articolul 21

Demonstrarea conformității pentru omologarea UE de tip

1. În scopul acordării omologării UE de tip, se demonstrează conformitatea cu cerințele prezentului regulament, în special cu cerințele tehnice aplicabile.

2. Solicitantul omologării UE de tip demonstrează conformitatea cu cerințele tehnice aplicabile prin întocmirea documentației tehnice.

3. Documentația tehnică menționată la alineatul (2) include, în cazul în care încercările sunt prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, rapoarte de încercare relevante care rezultă din următoarele proceduri de încercare:

   (a) încercările efectuate de producător;

   (b) încercările efectuate de un serviciu tehnic desemnat să desfășoare o astfel de activitate sau de serviciul tehnic intern acreditat al producătorului respectiv, menționat la articolul 40;

   (c) încercările efectuate de producător sub supravegherea unui serviciu tehnic desemnat să desfășoare o astfel de activitate, altul decât un serviciu tehnic intern acreditat menționat la articolul 40.

4. Pentru omologarea UE de tip a echipamentelor mobile fără destinație rutieră, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu procedurile și cerințele stabilite în Regulamentul (UE) 167/2013 sau în Regulamentul (UE) 2018/858 sunt acceptate, dacă sunt corect instalate și integrate în echipamentul mobil fără destinație rutieră și dacă nu afectează conformitatea echipamentului respectiv cu cerințele tehnice aplicabile.

5. Formatul rapoartelor de încercare menționate la alineatul (3) respectă cerințele generale stabilite de Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 46 alineatul (2).

6. Solicitantul omologării UE de tip pune la dispoziția autorității de omologare numărul de echipamente mobile fără destinație rutieră necesare în temeiul actelor delegate relevante adoptate în temeiul prezentului regulament pentru efectuarea încercărilor prevăzute în actele delegate respective.

   Încercările necesare se efectuează pe echipamente mobile fără destinație rutieră care sunt reprezentative pentru tipul care urmează să fie omologat.

   Cu toate acestea, solicitantul omologării UE de tip poate selecta, sub rezerva acordului cu autoritatea de omologare, un echipament mobil fără destinație rutieră care nu este reprezentativ pentru tipul respectiv, dar care combină câteva dintre cele mai nefavorabile caracteristici în ceea ce privește nivelul de performanță necesar. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.

7. Sub rezerva acordului autorității de omologare, la cererea solicitantului pot fi utilizate metode de încercare virtuale ca alternativă la procedurile de încercare menționate la alineatul (3), în ceea ce privește cerințele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (9).

8. Metodele de încercare virtuale respectă condițiile stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (9).

9. 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 47 de stabilire a cerințelor, conformitatea cu acestea putând fi verificată prin intermediul încercărilor virtuale și a condițiilor în care urmează să fie efectuată încercarea virtuală.

Articolul 22

Măsuri privind conformitatea producției

1. O autoritate de omologare care acordă o omologare UE de tip ia măsurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă au fost luate măsuri adecvate de producție pentru a se asigura că echipamentele mobile fără destinație rutieră aflate în producție sunt conforme cu tipul omologat și cu planurile de control documentate, care urmează să fie convenite cu titularul omologării UE de tip pentru fiecare omologare.

2. Autoritatea de omologare verifică dacă titularul omologării UE de tip a emis un număr suficient de eșantioane de certificate de conformitate în conformitate cu articolul 27 și dacă titularul omologării UE de tip a luat măsurile adecvate pentru a se asigura 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 echipamentele mobile fără destinație rutieră aflate în producție să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar certificatele de conformitate să continue să fie conforme cu articolul 27.

4. Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip poate efectua oricare dintre verificările sau încercările necesare pentru omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul titularului omologării UE de tip, 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 sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producția nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă fie ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect, fie retrage omologarea UE de tip.

   Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 47 în ceea ce privește măsurile detaliate cu privire la conformitatea producției.

CAPITOLUL V

MODIFICĂRI ALE OMOLOGĂRII UE DE TIP

Articolul 23

Dispoziții generale

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

2. Autoritatea de omologare decide care dintre procedurile specificate la articolul 24 trebuie aplicată.

3. Dacă este necesar și după consultarea titularului omologării UE de tip, autoritatea de omologare poate decide că trebuie acordată o modificare a omologării UE de tip.

4. Titularul unei omologări UE de tip care urmează să fie modificată înaintează o cerere de modificare a unei asemenea omologări UE de tip către autoritatea care a acordat omologarea UE de tip ce urmează să fie modificată.

5. În cazul în care autoritatea de omologare stabilește că, în scopul efectuării unei modificări a unei omologări UE de tip, inspecțiile sau încercările trebuie repetate, aceasta îl informează pe titularul omologării UE de tip care urmează să fie modificată în consecință.

   Procedurile menționate la articolul 24 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 24

Modificări ale omologării UE de tip

1. În cazul în care autoritatea de omologare verifică dacă datele înregistrate în dosarul de omologare s-au modificat, aceasta acordă o modificare a omologării UE de tip pentru care a fost depusă cererea în conformitate cu articolul 23.

2. Autoritatea de omologare desemnează modificarea drept „revizuire” dacă nu este necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor.

   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.

3. Autoritatea de omologare desemnează modificarea drept „extindere” în cazul în care apare oricare dintre următoarele situații:

   (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) noi cerințe în temeiul oricăror acte delegate adoptate în temeiul prezentului regulament devin aplicabile echipamentelor mobile fără destinație rutieră omologate de tip.

4. Ori de câte ori sunt emise pagini modificate ale dosarului de omologare sau o versiune consolidată și actualizată a acestuia, se modifică în consecință opisul dosarului de omologare anexat la certificatul de omologare de tip pentru a indica fie data celei mai recente extinderi sau revizuiri, fie data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

5. Nu este necesară nicio modificare a omologării UE de tip a unui echipament mobil fără destinație rutieră în cazul în care noile cerințe menționate la alineatul (3) litera (c) sunt, din punct de vedere tehnic, nerelevante pentru tipul respectiv de echipament mobil fără destinație rutieră.

Articolul 25

Emiterea și notificarea modificărilor

1. În cazul unei revizuiri, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată, actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, sunt puse la dispoziția titularului omologării UE de tip de către autoritatea de omologare.

2. În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite un certificat de omologare UE de tip actualizat, însoțit de un număr de extindere, incrementat pentru a corespunde numărului de extinderi succesive deja acordate. Certificatul respectiv indică în mod clar motivul extinderii și data reemiterii certificatului de omologare UE de tip actualizat. Toate secțiunile relevante ale certificatului respectiv, anexele la acesta și opisul dosarului de omologare se actualizează.

   Respectivul certificat actualizat și anexele sale se eliberează de către autoritatea de omologare pentru titularul omologării UE de tip.

3. Autoritatea de omologare notifică autorităților de omologare ale celorlalte state membre orice modificare adusă omologărilor UE de tip, prin intermediul unui sistem electronic comun și securizat de schimb de informații.

CAPITOLUL VI

VALABILITATEA OMOLOGĂRII UE DE TIP

Articolul 26

Încetarea valabilității

1. Omologările UE de tip se acordă pe o durată nelimitată.

2. Omologarea UE de tip își încetează valabilitatea în fiecare dintre următoarele cazuri:

   (a) producția de echipamente mobile fără destinație rutieră omologate UE de tip este întreruptă definitiv în mod voluntar;

(b) noi cerințe aplicabile echipamentelor mobile fără destinație rutieră omologate devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a echipamentelor mobile fără destinație rutieră, iar omologarea nu poate fi actualizată în conformitate cu capitolul V;

(c) valabilitatea omologării UE de tip expiră ca urmare a unei restricții în conformitate cu articolul 29 alineatul (3);

(d) omologarea UE de tip a fost retrasă în conformitate cu articolul 22 alineatul (5).

Cu toate acestea, în cazul primului paragraf litera (b), omologarea UE de tip și certificatul de omologare UE de tip relevant își pierd valabilitatea după 18 luni de la data de aplicabilitate a noilor cerințe menționate la primul paragraf litera (b).

3. În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante este afectată, omologarea UE de tip a echipamentului mobil fără destinație rutieră respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective.

4. Atunci când producția unui anumit tip de echipament mobil fără destinație rutieră este întreruptă definitiv, titularul omologării UE de tip notifică acest lucru autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru respectivul echipament mobil fără destinație rutieră.

5. În termen de o lună de la primirea notificării menționate la alineatul (4), autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră informează în consecință autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, prin intermediul unui sistem electronic comun și securizat de schimb de informații.

6. Fără a aduce atingere alineatelor (4) și (5), în cazurile în care o omologare UE de tip a unui echipament mobil fără destinație rutieră este pe cale să își înceteze valabilitatea, titularul omologării UE de tip 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 din celelalte state membre prin intermediul unui sistem electronic comun și securizat de schimb de informații.

7. Comunicarea menționată la alineatul (6) precizează, în special, data producției și numărul de identificare al vehiculului pentru ultimul echipament mobil fără destinație rutieră produs.

CAPITOLUL VII

CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI PLĂCUȚA PRODUCĂTORULUI CU MARCAJE

Articolul 27

Certificatul de conformitate

1. Producătorul emite un certificat de conformitate care trebuie să însoțească fiecare echipament mobil fără destinație rutieră fabricat în conformitate cu echipamentul mobil fără destinație rutieră omologat UE de tip.

2. Certificatul de conformitate se eliberează gratuit utilizatorului final împreună cu echipamentul mobil fără destinație rutieră. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare titularului omologării UE de tip.

3. Certificatul de conformitate poate fi furnizat fie pe suport de hârtie, fie în format electronic.

   Cu toate acestea, dacă, în momentul achiziționării echipamentului mobil fără destinație rutieră, cumpărătorul solicită respectivul certificat pe suport de hârtie, acesta îi va fi furnizat gratuit pe suport de hârtie.

4. Timp de 10 ani de la data la care a fost produs echipamentul mobil fără destinație rutieră, producătorul emite, la cererea proprietarului echipamentului mobil fără destinație rutieră, un duplicat al certificatului de conformitate, contra unei plăți care nu depășește costul de emitere. Cuvântul „duplicat” trebuie să fie vizibil în mod clar, în limba în care a fost întocmit certificatul de conformitate, pe fața oricărui duplicat al certificatului.

5. Producătorul utilizează modelul de certificat de conformitate adoptat 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 46 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 formatul folosit pentru certificat să fie protejat de mai multe elemente de securitate. Certificatul de conformitate se întocmește într-o limbă oficială a unui stat membru. Orice autoritate de omologare poate solicita producătorului ca certificatul de conformitate să fie tradus în propriile sale limbi oficiale.

6. Persoana autorizată să semneze certificate de conformitate face parte din organizația producătorului și este autorizată 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 echipamentelor mobile fără destinație rutieră.

7. Certificatul de conformitate se completează integral și nu conține alte restricții în ceea ce privește utilizarea echipamentului mobil fără destinație rutieră decât cele prevăzute în prezentul regulament.

8. Pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră omologate în conformitate cu articolul 29 alineatul (2), certificatul de conformitate trebuie să conțină în titlu expresia „Pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră omologate de tip în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din *[OP: a se introduce denumirea completă și data prezentului regulament – act adoptat]* (omologare provizorie)”.

9. Fără a aduce atingere alineatului (1), producătorul poate transmite certificatul de conformitate prin mijloace electronice autorității de omologare a oricărui stat membru.

Articolul 28

Plăcuța producătorului cu marcajul echipamentului mobil fără destinație rutieră

1. Producătorul unui echipament mobil fără destinație rutieră trebuie să aplice pe fiecare echipament mobil fără destinație rutieră fabricat în conformitate cu tipul omologat o plăcuță a producătorului cu marcaje.

2. Plăcuța producătorului și marcajul 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 46 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la *[OP: a se introduce data – 30 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.]*.

CAPITOLUL VIII

TEHNOLOGII SAU CONCEPTE NOI

Articolul 29

Derogări pentru tehnologii sau concepte noi

1. Cererea menționată la articolul 17 poate fi depusă cu privire la un tip de echipament mobil fără destinație rutieră care include noi tehnologii sau concepte care sunt incompatibile cu cerințele tehnice aplicabile.

2. După ce constată că toate condițiile următoare sunt îndeplinite, autoritatea de omologare acordă omologarea UE de tip echipamentului mobil fără destinație rutieră menționat la alineatul (1):

   (a) cererea precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele în cauză sunt incompatibile cu cerințele tehnice aplicabile;

   (b) în cerere sunt descrise implicațiile în ceea ce privește aspectele vizate ale noii tehnologii și măsurile luate pentru a asigura, în ceea ce privește aspectele vizate, un nivel de protecție cel puțin echivalent cu cel prevăzut de cerințele de la care se solicită derogarea;

   (c) descrierile și rezultatele încercărilor efectuate de un serviciu tehnic desemnat să desfășoare o astfel de activitate sau de serviciul tehnic intern acreditat menționat la articolul 38 al producătorului respectiv demonstrează că este îndeplinită condiția de 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 respectivă sau refuzul de a acorda o autorizație se acordă prin intermediul unui act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 46 alineatul (2).

   După caz, într-un astfel de act de punere în aplicare se specifică dacă autorizația acordată de acesta face obiectul unor restricții, inclusiv o perioadă de valabilitate.

   În toate cazurile, omologarea UE de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.

4. În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea, autoritatea de omologare poate acorda o omologare UE de tip provizorie.

   Cu toate acestea, o astfel de omologare UE de tip este valabilă numai pe teritoriul statului membru respectiv, în ceea ce privește un tip de echipament mobil fără destinație rutieră care face obiectul derogării solicitate, și al statelor membre ale căror autorități de omologare au acceptat omologarea respectivă în conformitate cu alineatul (5).

   Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip provizorie informează fără întârziere Comisia și celelalte autorități de omologare prin intermediul unui dosar care conține informațiile menționate la alineatul (2) că sunt îndeplinite toate condițiile menționate la alineatul respectiv.

   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 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 menționată la articolul 46 alineatul (2).

5. O autoritate de omologare, alta decât autoritatea menționată la alineatul (4), poate accepta în scris omologarea UE de tip provizorie menționată la alineatul (4), astfel încât valabilitatea respectivei omologări provizorii să fie prelungită pe teritoriul statului membru respectiv.

6. În cazul în care Comisia refuză acordarea autorizației, autoritatea de omologare notifică imediat titularului omologării de tip provizorii menționate la alineatul (3) că omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data de aplicabilitate a actului de punere în aplicare menționat la alineatul (3).

   Cu toate acestea, echipamentele mobile fără destinație rutieră pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în statul membru a cărui autoritate de omologare a acordat omologarea și în orice stat membru a cărui autoritatea de omologare a acceptat omologarea respectivă, în cazul în care:

   (a) echipamentul respectiv a fost fabricat în conformitate cu omologarea UE de tip provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia;

   (b) echipamentul respectiv poartă plăcuța producătorului și marcajele regulamentare prevăzute de prezentul regulament;

   (c) acest echipament este însoțit de certificatul de conformitate provizoriu și

   (d) documentele, informațiile și instrucțiunile pentru utilizator au fost elaborate în conformitate cu prezentul regulament.

Articolul 30

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

7. În cazul în care Comisia autorizează acordarea unei derogări în temeiul articolului 29, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru modificarea actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză în funcție de progresul tehnologic.

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

9. Dacă nu au fost luate măsurile necesare modificării actelor delegate sau de punere în aplicare, Comisia poate autoriza, la cererea statului membru care a acordat omologarea, printr-o decizie de punere în aplicare adoptată în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 46 alineatul (2), extinderea omologării de tip de către statul membru respectiv.

CAPITOLUL IX

CLAUZE DE SALVGARDARE

Articolul 31

Evaluarea națională a echipamentelor mobile fără destinație rutieră suspectate de a prezenta un risc major sau de a nu fi în conformitate

1. În cazul în care, pe baza propriilor activități de supraveghere a pieței sau a unor informații furnizate de o autoritate de omologare sau de un producător sau pe baza unor reclamații, autoritatea de supraveghere a pieței dintr-un stat membru are motive suficiente să creadă că un echipament mobil fără destinație rutieră prezintă un risc major sau nu este în conformitate cu prezentul regulament, aceasta efectuează o evaluare a echipamentului mobil fără destinație rutieră în cauză în ceea ce privește dispozițiile relevante ale prezentului regulament.

2. Operatorii economici relevanți și autoritățile de omologare relevante cooperează pe deplin cu autoritățile de supraveghere a pieței.

Articolul 32

Proceduri naționale aplicabile echipamentelor mobile fără destinație rutieră care prezintă un risc major sau care nu sunt conforme

1. În cazul în care, în urma efectuării evaluării în temeiul articolului 31, autoritatea de supraveghere a pieței constată că un echipament mobil fără destinație rutieră prezintă un risc major, aceasta solicită fără întârziere operatorului economic relevant să ia imediat toate măsurile corective adecvate pentru a se asigura că echipamentul mobil fără destinație rutieră în cauză nu mai prezintă riscul respectiv.

2. În cazul în care, după efectuarea evaluării în temeiul articolului 31, autoritatea de supraveghere a pieței constată că un echipament mobil fără destinație rutieră nu este în conformitate cu prezentul regulament și că nu prezintă un risc major, astfel cum se menționează la alineatul (1), autoritatea respectivă solicită fără întârziere ca

operatorul economic relevant să ia toate măsurile corective adecvate într-un termen rezonabil pentru a asigura conformitatea respectivului echipament. Acest termen este proporțional cu gravitatea cazului de neconformitate.

3. În conformitate cu obligațiile prevăzute la articolele 6-13, operatorii economici se asigură că sunt luate toate măsurile corective adecvate în privința tuturor echipamentelor mobile fără destinație rutieră în cauză pe care aceștia le-au introdus pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare.

4. În cazul în care operatorii economici nu iau măsurile corective adecvate în termenul relevant precizat la alineatul (1) sau (2) sau în cazul în care riscul impune măsuri rapide, autoritățile naționale iau toate măsurile restrictive provizorii adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea, inclusiv interdicția de circulare pe drumurile publice sau punerea în exploatare a echipamentului mobil fără destinație rutieră în cauză, pe piața lor națională, sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.

5. Articolul 18 din Regulamentul (UE) 2019/1020 se aplică măsurilor restrictive menționate la alineatul (4).

Articolul 33

Măsuri corective și restrictive la nivelul Uniunii

1. Autoritatea de supraveghere a pieței care ia măsuri corective sau restrictive în conformitate cu articolul 32 notifică fără întârziere Comisia și autoritățile naționale ale altor state membre, prin intermediul sistemului de informare și comunicare menționat la articolul 34 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1020.

   De asemenea, informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea cu privire la constatările sale. În cazul echipamentelor mobile fără destinație rutieră care prezintă un risc grav, măsurile corective sau restrictive trebuie notificate, de asemenea, prin Sistemul de schimb rapid de informații (RAPEX) menționat la articolul 12 din Directiva 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului [31].

   Informațiile furnizate în conformitate cu primul și cu al doilea paragraf trebuie să includă toate detaliile disponibile, inclusiv datele necesare pentru identificarea echipamentului mobil fără destinație rutieră în cauză, originea echipamentului mobil respectiv, natura neconformității presupuse sau a riscului implicat, natura și durata măsurilor naționale corective și restrictive luate și argumentele prezentate, atunci când aceste argumente există, de către operatorul economic relevant.

2. Statul membru care adoptă măsuri corective sau restrictive precizează dacă riscul sau neconformitatea se datorează:

   (a) neconformității echipamentului mobil fără destinație rutieră cu prezentul regulament sau

   (b) deficiențelor actelor de reglementare relevante adoptate în temeiul prezentului regulament.

---

31 Directiva 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 decembrie 2001 privind siguranța generală a produselor (JO L 11, 15.1.2002, p. 4).

3. În termen de o lună de la notificarea menționată la alineatul (1), statele membre, altele decât statul membru care adoptă măsuri corective sau restrictive, informează Comisia și celelalte state membre cu privire la orice măsură corectivă sau restrictivă pe care au adoptat-o și la orice informație de care dispun în privința neconformității și a riscului prezentat de echipamentul mobil fără destinație rutieră în cauză, precum și, în caz de dezacord cu măsura națională notificată, cu privire la obiecțiile lor.

4. În cazul în care, în termen de trei luni de la notificarea menționată la alineatul (1), nici alte state membre, nici Comisia nu ridică obiecții cu privire la o măsură națională notificată, celelalte state membre se asigură că se iau fără întârziere măsuri corective sau restrictive similare pe teritoriul lor în ceea ce privește echipamentul mobil fără destinație rutieră în cauză.

5. În cazul în care, în termen de trei luni de la notificarea menționată la alineatul (1), un alt stat membru sau Comisia ridică o obiecție cu privire la o măsură națională notificată sau în cazul în care Comisia consideră că o măsură națională notificată contravine dreptului Uniunii, Comisia consultă fără întârziere statele membre în cauză și operatorul sau operatorii economici relevanți.

6. Pe baza consultării menționate la alineatul (5), Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a decide cu privire la măsurile corective sau restrictive armonizate la nivelul Uniunii. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 46 alineatul (2).

7. Comisia comunică imediat decizia menționată la alineatul (6) operatorului sau operatorilor economici relevanți. Statele membre pun în aplicare fără întârziere măsurile prevăzute de actele menționate la alineatul (6) și informează Comisia în consecință.

8. În cazul în care Comisia consideră că o măsură națională notificată nu este justificată sau este contrară dreptului Uniunii, statul membru în cauză retrage sau adaptează măsura, în conformitate cu decizia Comisiei menționată la alineatul (6).

9. În cazul în care riscul sau neconformitatea se datorează unor deficiențe ale actelor de reglementare adoptate în temeiul prezentului regulament, Comisia propune modificările necesare ale actelor în cauză.

10. În cazul în care o măsură corectivă este considerată drept justificată în conformitate cu prezentul articol sau face obiectul actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (6), măsura respectivă se pune gratuit la dispoziția deținătorilor de înmatriculări pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră afectate. În cazul în care s-au executat reparații pe cheltuiala deținătorului înmatriculării înainte de adoptarea măsurii corective, producătorul rambursează costul acestor reparații până la nivelul costului reparațiilor necesare în conformitate cu măsura corectivă respectivă.

CAPITOLUL X

FURNIZAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 34

Informațiile destinate utilizatorilor

1. Producătorul nu furnizează niciun fel de informații tehnice referitoare la elementele specifice prevăzute în prezentul regulament care se abat de la cele omologate de autoritatea de omologare.

2. Producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții sau restricții legate de utilizarea unui echipament mobil fără destinație rutieră.

3. Informațiile menționate la alineatul (2) sunt furnizate în manualul de utilizare rutieră.

4. Manualul de utilizare rutieră care se adresează operatorului, inclusiv informațiile menționate la alineatul (2), se pune la dispoziție împreună cu echipamentul mobil fără destinație rutieră și se furnizează:

   (a) în limbile oficiale ale statului membru în care echipamentul mobil fără destinație rutieră urmează să fie introdus pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare și

   (b) pe suport de hârtie sau în format electronic.

   Atunci când manualul operatorului este furnizat în format electronic, producătorul furnizează informații în format tipărit sau pe suport de hârtie cu privire la modul de accesare sau de găsire a manualului respectiv, în limbile oficiale ale statului membru în care echipamentul mobil fără destinație rutieră urmează să fie introdus pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare.

CAPITOLUL XI

DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE

Articolul 35

Cerințe legate de serviciile tehnice

1. Autoritățile de omologare de desemnare se asigură, înainte de a desemna un serviciu tehnic în temeiul articolului 37, că acest serviciu îndeplinește cerințele stabilite la prezentul articol alineatele (2)-(10) din prezentul articol.

2. Un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația națională și are personalitate juridică, cu excepția serviciilor tehnice care aparțin unei autorități de omologare de tip și a serviciilor tehnice interne acreditate aparținând producătorului, astfel cum se menționează la articolul 38.

3. Serviciul tehnic este o parte terță independentă de procesul de proiectare, fabricare, furnizare sau întreținere a echipamentelor mobile fără destinație rutieră pe care le 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 produselor pe care le evaluează poate fi considerat că îndeplinește cerințele de la 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 37 alineatul (1) nu pot fi proiectantul, producătorul, furnizorul sau operatorul de întreținere a echipamentelor mobile fără destinație rutieră pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Acest lucru nu împiedică utilizarea echipamentelor mobile fără destinație rutieră menționate la alineatul (3) care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic sau utilizarea unor astfel de echipamente mobile fără destinație rutieră pentru scopuri personale.

5. 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.

6. Un serviciu tehnic și personalul său efectuează categoriile de activități pentru care au fost desemnați cu 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 sunt în special liberi de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.

7. Un serviciu tehnic trebuie să fie în măsură să realizeze toate categoriile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu articolul 37 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 desfășurarea tipurilor de activități pentru care dorește să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei utilizate pentru producerea echipamentelor mobile fără destinație rutieră 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 că are acces la toate echipamentele și instalațiile necesare.

În plus, serviciul tehnic respectiv trebuie să demonstreze autorității de omologare de desemnare faptul că respectă normele instituite prin actele delegate adoptate

menționate în articolul 41 care sunt relevante pentru categoriile de activități pentru care a fost desemnat.

8. Serviciile tehnice, personalul lor de conducere de nivel superior și personalul responsabil de evaluare trebuie să dea dovadă de imparțialitate. Aceștia nu se implică în activități care ar putea intra în conflict cu imparțialitatea sau integritatea lor în ceea ce privește categoriile de activități pentru care sunt desemnați.

9. Serviciile tehnice încheie o asigurare de răspundere privind activitățile lor, cu excepția cazului în care responsabilitatea este asumată, în conformitate cu legislația lor națională, de statul membru sau a cazului în care statul membru este direct responsabil pentru evaluarea conformității.

10. 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 proprietate sunt protejate.

Articolul 36

Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice

1. Serviciile tehnice pot subcontracta unele dintre activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 37 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 35 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 37

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 încercările menționate în prezentul regulament în cadrul propriilor lor unități;

   (b) categoria B: servicii tehnice care supraveghează încercările specificate în prezentul regulament, 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 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 38, pot fi notificate în sensul articolului 41, dar doar dacă o astfel de acceptare a serviciilor tehnice este asigurată printr-un acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic instituit în temeiul legislației naționale în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) să înființeze filiale în țări terțe, cu condiția ca acestea să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.

Articolul 38

Servicii tehnice interne acreditate ale producătorului

1. Un serviciu tehnic intern acreditat al unui producător poate fi desemnat numai pentru desfășurarea activităților din categoria A, astfel cum se menționează la articolul 37 alineatul (1) litera (a). Serviciul tehnic constituie o parte separată și distinctă a întreprinderii și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea echipamentelor mobile fără destinație rutieră, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate pe care le evaluează.

2. Un serviciu tehnic intern acreditat este desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru și îndeplinește următoarele cerințe:

(a) serviciul tehnic intern acreditat trebuie acreditat de un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[32] și în conformitate cu normele menționate la articolul 39;

(b) serviciul tehnic intern acreditat și personalul acestuia sunt identificabili 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 41, dar întreprinderea din care face parte sau organismul național

[32] 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 și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

de acreditare furnizează autorității de omologare de desemnare, la cererea acesteia din urmă, informațiile cu privire la acreditarea acestuia.

Articolul 39

Norme pentru evaluarea serviciilor tehnice și a serviciilor tehnice interne acreditate

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 47 în ceea ce privește normele pe care serviciile tehnice trebuie să le respecte pentru evaluarea lor în conformitate cu articolul 40 și acreditarea serviciilor tehnice interne în conformitate cu articolul 38.

Articolul 40

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 pe care se bazează raportul menționat la alineatul (1) trebuie efectuată în conformitate cu regulile prevăzute în actul delegat menționat la articolul 39. 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 37 alineatul (2) își demonstrează conformitatea pe baza unei evaluări realizate de auditori independenți asupra activității supuse evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.

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

Articolul 41

Proceduri 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. Actul de notificare precizează pentru care dintre elementele enumerate în anexa la prezentul regulament au fost desemnate serviciile tehnice.

2. Un serviciu tehnic poate efectua activitățile menționate la articolul 37 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. Serviciul tehnic menționat la alineatul (2) 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 37 alineatul (1).

4. Comisia este înștiințată de statele membre cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse desemnării.

5. În cazul în care, în aplicarea actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, o organizație specifică sau un organism competent care desfășoară o activitate care nu este inclusă în activitățile menționate la articolul 37 alineatul (1) trebuie să fie desemnat(ă), notificarea se efectuează în conformitate cu prezentul 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 42

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 41 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 43

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 constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea sa, Comisia informează în consecință statul membru al autorității de omologare însărcinate cu desemnarea.

Comisia solicită statelor membre să suspende, să restricționeze sau să retragă desemnarea, după caz.

În cazul în care un stat membru nu ia măsurile corective necesare, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a decide restricționarea, suspendarea sau retragerea desemnării serviciilor tehnice în cauză. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 46 alineatul (2). Comisia notifică statului membru în cauză actele de punere în aplicare respective și actualizează în consecință informațiile publicate în temeiul articolului 41 alineatul (6).

Articolul 44

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. .

2. Serviciile tehnice supraveghează efectuarea încercărilor sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologarea sau pentru inspecțiile stabilite prin prezentul regulament. Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate oficial de către autoritatea lor de omologare.

3. În orice circumstanță, serviciile tehnice trebuie:

(a) să permită autorității lor de omologare de desemnare să observe serviciul tehnic în timpul evaluării conformității, după caz, și

(b) fără a aduce atingere articolului 35 alineatul (10) și articolului 45, să furnizeze la cerere autorității lor de omologare de desemnare informațiile privind categoriile lor de activități care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

4. 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 nu se iau măsurile corective adecvate de o manieră satisfăcătoare pentru autoritatea de omologare.

5. 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 echipament mobil fără destinație rutieră nu mai este în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de desemnare. Autoritatea de omologare ia măsurile necesare, astfel cum este prevăzut la articolul 22.

Articolul 45

Obligațiile privind informarea 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 circumstanță 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 XII

ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI ACTE DELEGATE

Articolul 46

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de „Comitetul tehnic – vehicule agricole” (TC-AV), instituit în temeiul articolului 69 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, care 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.

3. În cazul în care comitetul nu emite un 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 47

Exercitarea delegării

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (5), la articolul 15 alineatul (2), la articolul 21 alineatul (9), la articolul 22 alineatul (6) și la articolul 39 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [*OP: .... – a se introduce data intrării în vigoare*.]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea respectivei perioade de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice,

cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (5), la articolul 15 alineatul (2), la articolul 21 alineatul (9), la articolul 22 alineatul (6) și la articolul 39 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. De îndată ce adoptă un act delegat, inclusiv un act delegat de revizuire, de modificare sau de abrogare, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (5), al articolului 15 alineatul (2), al articolului 21 alineatul (9), al articolului 22 alineatul (6) și al articolului 39 intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu a formulat obiecții 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 vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

CAPITOLUL XIII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 48

Modificare adusă Regulamentului (UE) 2019/1020

În anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1020 se adaugă următorul punct:

„71. [Regulamentul XXX] „privind omologarea și supravegherea pieței echipamentelor mobile fără destinație rutieră care circulă pe drumurile publice și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1020”.

Articolul 49

Forum

1. Comisia instituie, prezidează și coordonează un forum pentru schimbul de informații privind respectarea legii („forumul”).

   Forumul este alcătuit din reprezentanți desemnați de fiecare stat membru pentru a reprezenta autoritățile lor de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței.

   Ori de câte ori este cazul, serviciile tehnice, reprezentanții Parlamentului European, ai industriei sau ai operatorilor economici relevanți precum și ai părților interesate implicate în aspecte legate de siguranță pot fi invitați ca observatori la forum, în conformitate cu normele de procedură menționate la alineatul (6).

2. Sarcinile consultative ale forumului au ca obiectiv promovarea celor mai bune practici, pentru a facilita interpretarea și punerea în aplicare uniformă a prezentului regulament.

Forumul examinează:

(a) aspecte legate de interpretarea uniformă a cerințelor prevăzute în prezentul regulament;

(b) rezultatele activităților legate de omologarea de tip și supravegherea pieței;

(c) aspecte de relevanță generală în ceea ce privește punerea în aplicare a cerințelor prevăzute de prezentul regulament referitoare la evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice;

(d) încălcări săvârșite de operatorii economici;

(e) punerea în aplicare a măsurilor corective sau restrictive prevăzute în capitolul IX;

(f) planificarea, coordonarea și rezultatele activităților de supraveghere a pieței.

3. Ca parte a misiunii sale de consiliere și luând în considerare rezultatele analizei efectuate în temeiul alineatului (2), forumul poate să exprime un aviz sau să emită o recomandare.

4. Atunci când exprimă un aviz sau emite o recomandare, forumul depune toate eforturile pentru a ajunge la un consens. În cazul în care nu se poate ajunge la un consens, forumul își exprimă opinia sau emite recomandări printr-o majoritate simplă a statelor membre. Fiecare stat membru dispune de un vot. Statele membre cu poziții divergente pot solicita înregistrarea în avizul sau în recomandările forumului a pozițiilor lor și a motivațiilor care stau la baza acestor poziții.

5. Atunci când adoptă acte de punere în aplicare, Comisia ține seama în mod corespunzător de opiniile exprimate de forum în conformitate cu alineatul (2).

6. Forumul își stabilește regulamentul de procedură.

7. În sensul prezentului regulament:

(a) articolul 30 alineatul (2) și articolul 32 din Regulamentul (UE) 2019/1020 nu se aplică;

(b) trimiterile la „ADCO” de la articolele 11 alineatul (8), 30 alineatele (1) și (3), 31 alineatul (2) și 33 din Regulamentul (UE) 2019/1020 se interpretează ca trimiteri la Forum.

Articolul 50

Sancțiuni

1. Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare. Până la *[OP: a se introduce data – ziua exactă care precedă data de aplicabilitate a prezentului regulament.]*, statele membre notifică respectivele dispoziții Comisiei și o informează de îndată cu privire la orice modificare ulterioară cu privire la acestea.

2. Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ:

(a) falsul în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare în fabrică;

(b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea de tip sau privind conformitatea în funcționare;

(c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau la refuzarea sau retragerea omologării de tip;

(d) refuzul de a acorda accesul la informații;

(e) punerea la dispoziție pe piață de către operatorii economici sau punerea în exploatare a unor echipamente mobile fără destinație rutieră care fac obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de către aceștia de documente sau marcaje în acest scop;

(f) operatori economici care nu își îndeplinesc obligațiile;

(g) neconformitatea serviciilor tehnice din punctul de vedere al cerințelor pentru desemnarea lor.

Articolul 51

Examinare

1. Până la [*OP: a se introduce data – 60 de luni de la data aplicării prezentului regulament.]*, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentului regulament, însoțit, după caz, de propuneri legislative relevante.

2. Raportul se bazează pe o consultare a părților interesate relevante și ține seama de orice standarde europene sau internaționale conexe și de informațiile menționate la alineatul (3).

3. Până la [OP: a se introduce data – 48 de luni de la data aplicării prezentului regulament.], statele membre informează Comisia cu privire la următoarele:

(a) aplicarea procedurilor de omologare de tip și de supraveghere a pieței prevăzute în prezentul regulament;

(b) numărul omologărilor UE de tip acordate în temeiul prezentului regulament începând cu *[OP: a se introduce data – data aplicării prezentului regulament.]*;

(c) cerințele naționale pentru omologarea națională de tip pentru serii mici, omologarea națională individuală și omologarea națională de tip, precum și numărul acestor omologări acordate începând cu [*OP: a se introduce data – data aplicării prezentului regulament.]*.

Articolul 52

Dispoziții tranzitorii

Prin derogare de la prezentul regulament, până la... [a se introduce *data: 8 ani de la data aplicării*], statele membre pot aplica orice legislație națională privind omologarea națională de

tip a echipamentelor mobile fără destinație rutieră destinate circulației pe drumurile publice *în ceea ce privește echipamentele mobile fără destinație rutieră care sunt introduse pe piață între..... [a se introduce data aplicării] și ...* [*a se introduce data: 8 ani de la data aplicării]*. În această perioadă, producătorul poate alege fie să solicite omologarea UE de tip, fie să respecte legislația națională relevantă.

Articolul 53

Intrare în vigoare și aplicare

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

Regulamentul se aplică de la *[OP: a se introduce data – 36 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.]*

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European *Pentru Consiliu*