REGULAMENTUL (UE) 2015/562 AL COMISIEI

din 8 aprilie 2015

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 347/2012 al Comisiei de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de omologare de tip pentru anumite categorii de autovehicule în legătură cu sistemele avansate de frânare de urgență

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate ([1]), în special articolul 14 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 reprezintă un regulament distinct în contextul procedurii de omologare de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([2]).

(2) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 stabilește cerințe de bază pentru omologarea de tip a vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 în ceea ce privește instalarea sistemelor avansate de frânare de urgență (*advanced emergency braking systems*, AEBS). Este necesar să se stabilească proceduri, încercări și cerințe specifice pentru asemenea omologări de tip.

(3) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 stabilește o obligație generală de echipare cu AEBS a vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3.

(4) Regulamentul (UE) nr. 347/2012 al Comisiei ([3]) stabilește procedurile, încercările și cerințele specifice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește AEBS și prevede punerea în aplicare a acestor cerințe în două etape. În cadrul primei etape, începând cu 1 noiembrie 2013, anumite tipuri noi de vehicule fac obiectul primului nivel de omologare. În cadrul celei de a doua etape, acele tipuri de vehicule, împreună cu anumite alte tipuri de vehicule care nu făcuseră obiectul primului nivel de omologare, ar trebui să obțină o omologare de al doilea nivel, care implică respectarea unor cerințe suplimentare și mai ample. Regulamentul (UE) nr. 347/2012 prevedea, de asemenea, că al doilea nivel de omologare va fi pus în aplicare începând de la 1 noiembrie 2016 pentru noile tipuri de vehicule.

(5) Intervalul de timp pentru punerea în aplicare a nivelului al doilea de omologare a fost stabilit pentru a garanta suficient timp în avans în scopul de a câștiga mai multă experiență prin folosirea sistemelor AEBS și pentru a permite continuarea progreselor tehnice în acest domeniu. În plus, intervalul de timp a avut drept scop să îi permită Comisiei să țină seama de cerințele internaționale armonizate în materie de performanțe și încercări pe care Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) urma să le adopte cu privire la tipurile de vehicule din categoriile reglementate de Regulamentul CEE-ONU nr. 131 referitor la AEBS.

(6) Astfel, se prevedea adoptarea de către Comisie, în termen de cel mult doi ani înainte de data punerii în aplicare a nivelului al doilea de omologare, a criteriilor de încercare privind avertizarea și activarea frânării pentru tipurile de vehicule de categoriile M_2 și N_2 cu o masă brută mai mică sau egală cu 8 tone, ținând seama de evoluțiile ulterioare la nivelul CEE-ONU în această privință.

(7) CEE-ONU a precizat valoarea vitezei țintei aplicabilă în scenariul țintei mobile din cadrul nivelului al doilea de omologare pentru încercările aplicabile tipurilor de vehicule de categoriile M_2 și N_2 cu o masă brută de cel mult 8 tone. Valorile vitezei țintei au fost stabilite luându-se în calcul o marjă de siguranță, astfel încât să se permită câștigarea a mai multă experiență prin folosirea sistemelor AEBS și să se permită continuarea progreselor tehnice în acest domeniu pentru tipurile de vehicule în cauză.

(8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

([1]) JO L 200, 31.7.2009, p. 1.

([2]) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

([3]) Regulamentul (UE) nr. 347/2012 al Comisiei din 16 aprilie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de omologare de tip pentru anumite categorii de autovehicule în legătură cu sistemele avansate de frânare de urgență (JO L 109, 21.4.2012, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa II la Regulamentul (UE) nr. 347/2012 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 8 aprilie 2015.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

Anexa II la Regulamentul (UE) nr. 347/2012 se modifică după cum urmează:

1. Punctul 2.4.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4.2.1. (a) Pentru primul nivel de omologare: cel puțin unul dintre modurile de avertizare tactil sau acustic este activat nu mai târziu decât conform valorilor specificate în coloana B din tabelul din apendicele 1.

(b) Pentru al doilea nivel de omologare: cel puțin unul dintre modurile de avertizare este activat nu mai târziu decât conform valorilor specificate în coloana B din tabelul din apendicele 2, după cum urmează:

— în cazul categoriilor de vehicule menționate în rândul 1 din tabelul din apendicele 2: semnalul de avertizare este tactil sau acustic, iar

— în cazul categoriilor de vehicule menționate în rândul 2 din tabelul din apendicele 2: semnalul de avertizare este tactil, acustic sau optic."

2. Punctul 2.4.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4.2.2. Se produc cel puțin două semnale de avertizare, cel târziu după valorile menționate în:

Pentru primul nivel de omologare: coloana C din tabelul din apendicele 1.

Pentru al doilea nivel de omologare: coloana C din tabelul din apendicele 2."

3. Ultima teză de la punctele 2.5.2.1 și 2.5.2.2 se elimină.

4. Apendicele 2 se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele 2

Nivelul al doilea de omologare: cerințele de încercare de avertizare și de activare – valori de acceptare/respingere

Rând	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Categoria de vehicule	Țintă staționară			Țintă mobilă			
		Momentul activării modurilor de avertizare		Reducerea vitezei vehiculului de încercare	Momentul activării modurilor de avertizare		Reducerea vitezei vehiculului de încercare	Viteza țintei
		Cel puțin 1	Cel puțin 2		Cel puțin 1	Cel puțin 2		
		(punctul 2.4.2.1)	(punctul 2.4.2.2)	(punctul 2.4.5)	(punctul 2.5.2.1)	(punctul 2.5.2.2)	(punctul 2.5.3)	(punctul 2.5.1)
1	M_3 [1], N_3 și N_2 > 8 t	Cel târziu cu 1,4 s înainte de începerea fazei de frânare de urgență	Cel târziu cu 0,8 s înainte de începerea fazei de frânare de urgență	Minimum 20 km/h	Cel târziu cu 1,4 s înainte de începerea fazei de frânare de urgență	Cel târziu cu 0,8 s înainte de începerea fazei de frânare de urgență	Vehiculul de încercare nu trebuie să lovească ținta mobilă	12 ± 2 km/h

Rând	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Categoria de vehicule	Țintă staționară			Țintă mobilă			
		Momentul activării modurilor de avertizare		Reducerea vitezei vehiculului de încercare	Momentul activării modurilor de avertizare		Reducerea vitezei vehiculului de încercare	Viteza țintei
		Cel puțin 1	Cel puțin 2		Cel puțin 1	Cel puțin 2		
		(punctul 2.4.2.1)	(punctul 2.4.2.2)	(punctul 2.4.5)	(punctul 2.5.2.1)	(punctul 2.5.2.2)	(punctul 2.5.3)	(punctul 2.5.1)
2	$N_2 \leq 8$ t (2) (4) și M_2 (2) (4)	Cel târziu cu 0,8 s înainte de începerea fazei de frânare de urgență	Înainte de începerea fazei de frânare de urgență (3)	Minimum 10 km/h	Cel târziu cu 0,8 s înainte de începerea fazei de frânare de urgență	Înainte de începerea fazei de frânare de urgență (3)	Vehiculul de încercare nu trebuie să lovească ținta mobilă	67 ± 2 km/h (5)

(1) Vehiculele din categoria M_3 cu sistem de frânare hidraulice fac obiectul cerințelor de la rândul 2.
(2) Vehiculele cu sisteme de frânare pneumatice fac obiectul cerințelor de la linia 1.
(3) Valorile trebuie specificate de către producătorul vehiculului la momentul omologării de tip (a se vedea anexa I partea 2 actul adițional punctul 4.4).
(4) Producătorii categoriilor de vehicule incluse la rândul 2 pot alege să obțină omologarea de tip a vehiculului în conformitate cu valorile specificate la rândul 1; în acest caz, conformitatea cu toate valorile specificate la rândul 1 trebuie demonstrată.
(5) Valorile vitezei țintei specificate la rubrica H2 se revizuiesc înainte de 1 noiembrie 2021.”