Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

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

din 5 februarie 2013

privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 60, 2.3.2013, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014 al Comisiei din 19 septembrie 2014	L 364	1	18.12.2014
►M2	Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016	L 252	53	16.9.2016
►M3	Regulamentul delegat (UE) 2016/1788 al Comisiei din 14 iulie 2016	L 277	1	13.10.2016

▼B

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

din 5 februarie 2013

privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere

(Text cu relevanță pentru SEE)

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect

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

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

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

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

Articolul 2

Domeniu de aplicare

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

Mai precis, prezentul regulament se aplică următoarelor vehicule:

(a) tractoare (categoriile T și C);

(b) remorci (categoria R); precum și

(c) echipamente remorcate interschimbabile (categoria S).

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

▼B

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

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

(b) tractoare cu șenile (categoria C);

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

Articolul 3

Definiții

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

1. „omologare de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

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

3. „omologare de tip pentru un sistem” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

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

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

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

7. „omologare UE de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile din prezentul regulament;

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

17. „sistem” înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament;

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

▼B

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

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

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

22. „piese sau echipamente originale” înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării vehiculului în cauză; sunt incluse piesele sau echipamentele fabricate pe aceeași linie de producție ca piesele sau echipamentele destinate asamblării vehiculului; se prezumă, până la proba contrară, că piesele sau echipamentele sunt originale, dacă producătorul certifică faptul că respectivele piese sau echipamente prezintă un nivel de calitate egal cu cel al componentelor utilizate la asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție ale producătorului vehiculului;

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

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

25. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă în fața autorității de omologare de toate aspectele procesului de omologare de tip, de procesul de autorizare, de asigurarea conformității producției și care este, de asemenea, responsabilă de aspectele legate de supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le produce, indiferent dacă persoana fizică sau juridică respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și construcție a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată supuse procedurii de omologare;

▼B

26. „reprezentant al producătorului” înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii care a fost desemnată în mod corespunzător de producător să îl reprezinte în fața autorității de omologare sau a autorității de supraveghere a pieței și care acționează în numele producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;

27. „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de un stat membru și notificată Comisiei de către statul membru, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea sau neacordarea certificatului de omologare, de legătura cu autoritățile competente în materie de omologare ale altor state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției;

28. „serviciu tehnic” înseamnă organizația sau organismul desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității în vederea efectuării evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare, care poate îndeplini ea însăși aceste funcții;

29. „încercare internă” înseamnă o încercare efectuată în propriile spații amenajate ale producătorului, înregistrarea rezultatelor încercării și prezentarea unui raport cuprinzând concluziile către autoritatea competentă în materie de omologare de către un producător care a fost desemnat drept serviciu tehnic pentru evaluarea respectării anumitor cerințe;

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

— categorie;

— producător;

— desemnarea tipului de către producător;

— caracteristici esențiale de construcție și proiectare;

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

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

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

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

▼B

(a) în ceea ce privește tractoarele:

— concept structural al caroseriei sau tip de caroserie;

— stadiu de completare;

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

— principiul de funcționare;

— numărul și dispunerea cilindrilor;

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

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

— axe motoare (număr, poziție, interconectare);

— axe directoare (număr și poziție);

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

— transmisie (tip);

— dispozitiv de protecție în caz de răsturnare;

— axe cu frână (număr);

(b) remorci și echipamente remorcate interschimbabile:

— axe directoare (număr, poziție, interconectare);

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

— axe cu frână (număr);

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

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

(a) un carburant;

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

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

▼B

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

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

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

Articolul 4

Categorii de vehicule

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

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

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

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

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

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

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

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

6. „categoria T4.1” (tractoare cu garda la sol mare) cuprinde tractoare destinate lucrărilor agricole pe terenuri cu plante înalte, de exemplu vița de vie. Acestea au un șasiu ridicat sau o secțiune a șasiului ridicată, permițându-le să avanseze în paralel cu plantele cultivate, roțile din stânga și cele din dreapta aflându-se de o parte și de alta a

▼B

unuia sau mai multor rânduri de plante cultivate. Aceste tractoare sunt proiectate pentru a transporta sau a folosi utilaje care pot fi montate în partea din față, între axe, în partea din spate sau pe o platformă. Atunci când tractorul se află în poziție de lucru, garda la sol, măsurată perpendicular pe rândurile de culturi, este mai mare de 1 000 mm. Atunci când înălțimea centrului de greutate al tractorului măsurată în raport cu solul, utilizând pneurile montate în mod normal, împărțită la media ecartamentului minim al tuturor axelor este mai mare de 0,90, viteza maximă prin construcție nu trebuie să depășească 30 km/h;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

15. „categoria S” cuprinde echipamente remorcate interschimbabile.

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

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

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

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

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

CAPITOLUL II

OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 5

Obligațiile statelor membre

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

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

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

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

(4) În conformitate cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, statele membre organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și controale ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață.

Articolul 6

Obligațiile autorităților de omologare

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

▼B

(2) Autoritățile de omologare omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament.

Articolul 7

Măsuri de supraveghere a pieței

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

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

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

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

Articolul 8

Obligațiile producătorilor

(1) La introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu cerințele specificate în prezentul regulament și în actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(2) În cazul omologării de tip în mai multe etape, fiecare producător este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul. Orice producător care modifică componentele sau sistemele deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției componentelor și sistemelor modificate.

(3) Producătorii care modifică vehiculul incomplet de o manieră care conduce la o clasificare în altă categorie de vehicul cu consecința că cerințele legale deja evaluate într-o etapă anterioară de omologare s-au modificat sunt, de asemenea, responsabili de asigurarea respectării cerințelor care se aplică în cazul categoriei de vehicule căreia îi aparține vehiculul modificat.

▼B

(4) În vederea omologării vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul prezentului regulament, producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu misiunea de a-i reprezenta în fața autorității de omologare.

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

(6) Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.

(7) În conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, producătorii garantează că se implementează proceduri care să asigure că producția de serie respectă tipul omologat. Modificările în proiectarea unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, precum și modificările cerințelor în raport cu care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este declarat conform sunt luate în considerare în conformitate cu capitolul VI.

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

(9) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.

Articolul 9

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

(1) Producătorii care sunt de părere sau au motive să presupună că introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate a acestora nu este în conformitate cu prezentul regulament sau cu actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.

▼B

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

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

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

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

Articolul 10

Obligațiile reprezentanților producătorului cu privire la supravegherea pieței

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

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

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

▼B

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

Articolul 11

Obligațiile importatorilor

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

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

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

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

(5) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit (însoțită) de instrucțiuni și informații, în conformitate cu articolul 51, în limba sau limbile oficiale ale statelor membre în cauză.

▼B

(6) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.

(7) În cazul în care acest lucru este considerat oportun în raport cu riscurile deosebite prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament, importatorii, pentru protecția sănătății și a siguranței consumatorilor, investighează și, dacă este necesar, mențin un registru de reclamații și de rechemări ale unor vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente, informând distribuitorii în legătură cu această monitorizare.

Articolul 12

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

(1) Importatorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care au introdus-o pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.

(2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, importatorii informează imediat producătorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care le-au introdus pe piață. Importatorul îi informează de asemenea cu privire la orice acțiune întreprinsă furnizând detalii, în special cu privire la riscul grav și la măsurile corective întreprinse de producător.

(3) Importatorii păstrează o copie a certificatului de conformitate și o pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a vehiculului și de cinci ani de la introducerea pe piață în cazul unui sistem sau al unei componente sau unități tehnice separate și se asigură că dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (10) poate fi pus la dispoziția acestor autorități, la cerere.

(4) La cererea justificată a unei autorități naționale, importatorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate într-o limbă care poate fi ușor înțeleasă de către autoritatea în cauză. Importatorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care l-au introdus pe piață.

▼B

Articolul 13

Obligațiile distribuitorilor

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

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

(3) Distribuitorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.

Articolul 14

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

(1) În cazul în care un distribuitor este de părere sau are motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu respectă cerințele din prezentul regulament, acesta se va abține să pună la dispoziție pe piață, să pună în exploatare sau să înmatriculeze vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită.

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

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

▼B

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

Articolul 15

Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor

În sensul prezentului regulament, un importator sau distribuitor poate fi considerat producător și poate fi supus obligațiilor care revin producătorului în temeiul articolelor 8-10 atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață, înmatriculează sau este responsabil pentru punerea în exploatare a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în numele său sau al mărcii sale comerciale sau modifică un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în așa fel încât conformitatea cu cerințele aplicabile riscă să fie afectată.

Articolul 16

Identificarea operatorilor economici

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

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

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

CAPITOLUL III

CERINȚE DE FOND

Articolul 17

Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor

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

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

▼B

(a) integritatea structurii vehiculului;

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

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

(d) sisteme de iluminare a vehiculului;

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

(f) exteriorul vehiculului și accesoriile;

(g) compatibilitatea electromagnetică;

(h) dispozitive de avertizare sonoră;

(i) sisteme de încălzire;

(j) dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate;

(k) sisteme de identificare a vehiculului;

(l) mase și dimensiuni;

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

(n) dispozitivele de protecție spate;

(o) protecția laterală;

(p) platformele de încărcare;

(q) dispozitive de remorcare;

(r) pneuri;

(s) dispozitivele antiîmproșcare;

(t) mers înapoi;

(u) șenile;

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

Articolul 18

Cerințe pentru siguranța la locul de muncă

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

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

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

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

(c) scaunele pentru pasageri;

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

(e) scaunul conducătorului;

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

(g) prizele de putere;

(h) protecția elementelor de acționare;

(i) punctele de fixare a centurilor de siguranță;

(j) centurile de siguranță;

▼B

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

(l) protecția conducătorului împotriva substanțelor periculoase;

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

(n) manualul de utilizare;

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

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

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

(r) apărătoarele și dispozitivele de protecție;

(s) informații, avertizări și marcaje;

(t) materiale și produse;

(u) baterii.

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

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

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

Articolul 19

Cerințe pentru performanța de mediu

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

▼B

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

(a) emisiile poluante;

(b) nivelul sonor extern.

▼M2

(3) Se aplică dispozițiile privind categoriile de motoare, limitele emisiilor de gaze de evacuare, ciclurile de încercare, perioadele de durabilitate a emisiilor, cerințele privind emisiile de gaze de evacuare, monitorizarea emisiilor motoarelor în circulație și efectuarea măsurătorilor și a încercărilor, precum și dispozițiile tranzitorii și dispozițiile care permit omologarea UE de tip timpurie și introducerea pe piață timpurie a motoarelor din etapa V prevăzute pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră în Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]) și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

În sensul introducerii pe piață, înregistrării sau punerii în funcțiune a tractoarelor din categoriile T2, T4.1 și C2, motoarele din intervalul de putere 56-130 kW care îndeplinesc cerințele etapei IIIB sunt considerate motoare de tranziție, conform definiției de la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2016/1628.

▼B

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

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

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

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

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

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 în ceea ce privește cerințele tehnice detaliate privind nivelurile sonore externe, inclusiv procedurile de încercare, precum și privind instalarea pe un vehicul de motoare care au fost omologate în

([1]) 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 Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 și a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 53).

▼B

legătură cu emisiile poluante și dispozițiile conexe privind flexibilitatea în vederea obținerii unui nivel ridicat de performanțe de mediu. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

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

▼M2

Prin derogare de la principiul enunțat în al doilea paragraf, Comisia este împuternicită să modifice până la 31 decembrie 2016 Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei [1], astfel încât:

(a) în scopul omologării UE de tip pentru tractoarele din categoriile T2, T4.1 și C2, perioada de amânare prevăzută la articolul 11 alineatul (4) din Regulamentul delegat (UE) 2015/96 să fie de patru ani;

(b) în cadrul regimului de flexibilitate menționat la articolul 14 din Regulamentul delegat (UE) 2015/96, flexibilitatea permisă în temeiul punctului 1.1.1 din anexa V la regulamentul delegat menționat anterior să fie majorată la 150 % pentru tractoarele din categoriile T2, T4.1 și C2.

▼B

CAPITOLUL IV

PROCEDURI DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 20

Proceduri pentru omologarea UE de tip

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

(a) omologarea de tip în etape succesive;

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

(c) omologarea de tip mixtă.

În plus, producătorul poate alege omologarea de tip multietapă.

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

[1] Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei din 1 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere (JO L 16, 23.1.2015, p. 1).

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 21

Cererea de omologare de tip

(1) Producătorul înaintează cererea de omologare de tip autorității de omologare.

▼B

(2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi depusă o singură cerere, într-un singur stat membru.

(3) Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se prezintă o cerere separată.

Articolul 22

Dosarul informativ

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

(2) Dosarul informativ cuprinde următoarele elemente:

(a) un document informativ;

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

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

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

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

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

Articolul 23

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

(5) Printr-o cerere argumentată, autoritatea de omologare poate să solicite producătorului să furnizeze orice informație suplimentară necesară pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru facilitarea efectuării încercărilor respective.

CAPITOLUL V

DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 24

Dispoziții generale

(1) Autoritățile de omologare acordă omologarea UE de tip numai după ce au verificat măsurile privind conformitatea producției menționate la articolul 28 și îndeplinirea cerințelor aplicabile de către vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

(2) Omologările UE de tip se acordă în conformitate cu prezentul capitol.

(3) Autoritatea de omologare poate refuza acordarea omologării UE de tip în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, deși se conformează dispozițiilor necesare, prezintă un risc grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice sau prezintă un risc grav pentru siguranța la locul de muncă. În acest caz, autoritatea de omologare în cauză trimite neîntârziat celorlalte state membre și

▼B

Comisiei un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă dovezi în sprijinul constatărilor sale.

(4) Certificatul de omologare UE de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat prevăzut de către Comisie prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.

(5) În termen de o lună de la eliberarea certificatului de omologare UE de tip, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului, însoțită de anexe, pentru fiecare tip de vehicul căruia i-a acordat omologarea printr-un sistem comun și sigur de schimb de informații electronice. Copia poate fi și sub forma unui fișier electronic securizat.

(6) Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre asupra refuzului sau retragerii omologării oricărui vehicul, precizând motivele deciziei sale.

(7) La intervale de câte trei luni, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o listă a omologărilor UE de tip pe care le-a acordat, modificat, refuzat sau retras în intervalul precedent pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate.

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

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

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

▼B

Articolul 25

Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip

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

(a) dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (10);

(b) rezultatele încercărilor;

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

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

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

(3) Pentru fiecare tip de vehicul, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:

(a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare UE de tip, inclusiv fișa anexată cu rezultatele încercărilor;

(b) redactează opisul dosarului de omologare;

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

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

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

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

▼B

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

Articolul 26

Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate

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

(2) Omologarea UE de tip pentru o componentă sau unitate tehnică separată se acordă componentei sau unității tehnice separate care este în conformitate cu informațiile din dosarul informativ și dacă aceasta satisface cerințele tehnice prevăzute în actele aplicabile menționate în anexa I.

(3) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate pentru reparații, service sau întreținere, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se specifică altfel în actele aplicabile menționate în anexa I.

(4) În cazul în care o componentă sau unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv respectarea uneia sau a mai multor cerințe poate fi verificată numai când componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu alte părți ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării UE de tip a componentei sau a unității tehnice separate este limitat în consecință.

În astfel de cazuri, certificatul de omologare UE de tip specifică orice restricție de utilizare a componentei sau unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de montaj.

În cazul în care o astfel de componentă sau unitate tehnică separată este montată de producătorul vehiculului, în momentul omologării vehiculului se verifică respectarea tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile sau a condițiilor de montaj aplicabile.

Articolul 27

Încercările necesare pentru omologarea UE de tip

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

▼B

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

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

(2) Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare în temeiul actelor aplicabile menționate în anexa I pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.

(3) Încercările necesare sunt efectuate asupra vehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.

Cu toate acestea, producătorul poate selecta, de comun acord cu autoritatea de omologare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.

(4) Sub rezerva acordului autorității de omologare, ca alternativă la procedurile de încercare menționate la alineatul (1) pot fi utilizate, la cererea producătorului, metode de încercare virtuale cu privire la cerințele stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).

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

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

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

▼B

Articolul 28

Măsurile privind conformitatea producției

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

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

(3) O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea respectivă pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatele (1) și (2) continuă să fie adecvate astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate aflate în producție să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar certificatele de conformitate să continue să fie conforme cu articolul 33.

(4) Pentru a verifica dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este conformă cu tipul omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip poate efectua orice verificare și încercare impusă de omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție.

(5) În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip constată că măsurile menționate la alineatele (1) și (2) nu sunt aplicate, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite, au încetat să mai fie aplicate sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producția nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect sau retrage omologarea de tip.

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

CAPITOLUL VI

MODIFICAREA OMOLOGĂRILOR UE DE TIP

Articolul 29

Dispoziții generale

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

▼B

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

În cazul în care este necesar, autoritatea de omologare poate decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare UE de tip trebuie acordată.

(2) O cerere de modificare a unei omologări UE de tip este înaintată exclusiv autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip inițială.

(3) În cazul în care constată că pentru efectuarea unei modificări, inspecțiile sau încercările trebuie repetate, autoritatea de omologare îl informează pe producător în consecință.

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

Articolul 30

Revizuiri și extinderi ale omologărilor UE de tip

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

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

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

(a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;

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

(c) noi cerințe pe baza oricărui act menționat în anexa I devin aplicabile tipului de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată omologate.

În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite un certificat de omologare UE de tip actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește în concordanță cu numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri.

▼B

(3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

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

Articolul 31

Emiterea și notificarea modificărilor

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

(2) În cazul unei revizuiri, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, sunt puse fără întârziere la dispoziția solicitantului de către autoritatea de omologare.

(3) Autoritatea de omologare notifică autorităților de omologare ale celorlalte state membre orice modificare adusă omologărilor UE de tip, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 24.

CAPITOLUL VII

VALABILITATEA OMOLOGĂRII UE DE TIP

Articolul 32

Încetarea valabilității

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

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

(a) noi cerințe aplicabile vehiculului omologat devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, iar omologarea nu poate fi actualizată în consecință;

(b) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar;

(c) valabilitatea omologării expiră ca urmare a unei restricții în conformitate cu articolul 35 alineatul (6);

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

▼B

(3) În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea UE de tip a vehiculului respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective.

(4) Atunci când producția unui anumit tip de vehicul este întreruptă definitiv, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculul respectiv.

În termen de o lună de la primirea notificării menționate la primul paragraf, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculul în cauză informează în consecință autoritățile de omologare ale celorlalte state membre.

(5) Fără a aduce atingere alineatului (4), în cazurile în care o omologare UE de tip pentru un vehicul este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip comunică fără întârziere toate informațiile relevante autorităților de omologare ale celorlalte state membre pentru a permite aplicarea, dacă este cazul, a articolului 39.

Comunicarea menționată la paragraful al doilea specifică în special data producției și numărul de identificare ale ultimului vehicul produs.

CAPITOLUL VIII

CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE

Articolul 33

Certificat de conformitate

(1) În calitate de deținător al unei omologări de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate, pe suport de hârtie, care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.

Un astfel de certificat îi este înmânat în mod gratuit cumpărătorului, odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.

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

▼B

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

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

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

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

(6) În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar acele elemente din certificatul de conformitate care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează la certificatul de omologare toate certificatele de conformitate emise în etapele anterioare.

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

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

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

▼B

Articolul 34

Plăcuța regulamentară cu marcarea adecvată a vehiculelor și marca de omologare de tip a componentelor sau unităților tehnice separate

(1) Producătorul vehiculului fixează pe fiecare vehicul produs în conformitate cu tipul omologat o plăcuță regulamentară cu marcarea adecvată impusă de actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3).

(2) Producătorul unei componente sau unități tehnice separate care face sau nu parte dintr-un sistem aplică fiecărei componente sau unități tehnice separate produse în conformitate cu tipul omologat marca de omologare de tip impusă prin actul de punere în aplicare relevant adoptat în temeiul prezentului regulament sau prin regulamentul CEE-ONU sau codul OCDE aplicabil.

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

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

CAPITOLUL IX

DEROGĂRI PENTRU TEHNOLOGII NOI SAU CONCEPTE NOI

Articolul 35

Derogări pentru tehnologii sau concepte noi

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

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

(a) cererea stipulează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele în cauză determină incompatibilitatea dintre sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată și unul sau mai multe acte enumerate în anexa I;

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

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

▼B

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

(4) În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea, autoritatea de omologare poate acorda deja o omologare UE de tip, dar aceasta este provizorie, valabilă numai pe teritoriul statului membru în cauză, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată. Autoritatea de omologare informează neîntârziat Comisia și alte state membre în legătură cu aceasta prin intermediul unui dosar care conține informațiile menționate la alineatul (2).

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

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

(6) După caz, autorizația din partea Comisiei menționată la alineatul (3) precizează, de asemenea, dacă face obiectul vreunei restricții. În toate cazurile, omologarea de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.

(7) În cazul în care Comisia decide să refuze acordarea autorizației, autoritatea de omologare informează de îndată pe deținătorul omologării de tip provizorii menționate la alineatul (3) că omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului Comisiei.

Cu toate acestea, vehiculele produse în conformitate cu omologarea provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în oricare dintre statele membre care a acceptat omologarea provizorie.

Articolul 36

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

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

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

▼B

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

Dacă măsurile necesare adaptării actelor delegate sau de punere în aplicare nu au fost întreprinse, Comisia poate, la cererea statului membru care a acordat omologarea, să autorizeze statul membru respectiv, printr-o decizie sub forma unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2), să extindă omologarea de tip.

CAPITOLUL X

VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI

Articolul 37

Omologarea națională de tip pentru serii mici

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

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

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

(3) În cazul omologării naționale de tip a vehiculelor în temeiul prezentului articol, sunt acceptate sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele enumerate la anexa I.

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

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

▼B

(6) Cu toate acestea, la solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poșta electronică o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor membre desemnate de producător.

(7) În termen de 3 luni de la primirea solicitării menționate la alineatul (6), autoritățile de omologare ale statelor membre desemnate de producător decid dacă acceptă sau nu omologarea de tip. Acestea comunică în mod oficial decizia lor autorității de omologare care a acordat omologarea națională de tip pentru serii mici.

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

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

CAPITOLUL XI

PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN EXPLOATARE

Articolul 38

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

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

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

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

▼B

Articolul 39

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

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

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

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

(3) Producătorul care dorește să beneficieze de alineatul (1) înaintează o cerere autorității naționale din fiecare stat membru în care vehiculul vizat urmează să fie pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare. În cererea respectivă se specifică orice motiv tehnic sau economic care nu permite vehiculelor respective să fie conforme cu noile cerințe pentru omologarea de tip.

Autoritatea națională în cauză decide, în termen de trei luni de la primirea cererii, dacă permite înmatricularea vehiculelor pe teritoriul ei și în ce cantitate.

(4) Numărul de vehicule de sfârșit de serie nu depășește fie 10 % din numărul de vehicule înmatriculate în cei doi ani precedenți, fie 20 de vehicule pe stat membru, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cantități.

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

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

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

▼B

Articolul 40

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

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

(2) Alineatul (1) nu se aplică în cazul componentelor sau unităților tehnice separate special fabricate sau proiectate pentru vehiculele noi care nu sunt reglementate de prezentul regulament.

(3) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul unei derogări de la aplicarea uneia sau a mai multor dispoziții din prezentul regulament în temeiul articolului 35 sau care sunt destinate instalării pe vehicule care beneficiază de omologările acordate în conformitate cu articolul 37 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

(4) Prin derogare de la alineatul (1) și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament sau într-unul din actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau unităților tehnice separate care sunt destinate instalării pe vehicule pentru care, la data punerii la dispoziție pe piață sau a punerii în exploatare, nu a fost solicitată, în temeiul prezentului regulament sau al Directivei 2003/37/CE, omologarea de tip.

CAPITOLUL XII

CLAUZE DE SIGURANȚĂ

Articolul 41

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

(1) În cazul în care autoritățile de supraveghere a pieței dintr-un stat membru au acționat în temeiul articolului 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 sau în cazul în care au motive suficiente să creadă că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care intră sub incidența prezentului regulament prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau pentru alte aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament, autoritatea de omologare care a acordat omologarea face o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, acoperind toate cerințele stabilite de prezentul regulament. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritățile de omologare și/sau de supraveghere a pieței.

▼B

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

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

(2) În cazul în care autoritățile de omologare consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul lor național, acestea informează Comisia și celelalte state membre cu privire la rezultatele evaluării și la acțiunile impuse operatorului economic.

(3) Operatorul economic se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe care le-a introdus pe piață sau înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil în Uniune.

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

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

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

(a) neîndeplinirea de către vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la interesul public precizate în prezentul regulament;

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

▼B

(6) Statele membre informează, în termen de o lună, Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile adoptate și la informațiile suplimentare de care dispun cu privire la neconformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză și, în caz de dezacord față de măsura națională notificată, cu privire la obiecțiile lor.

(7) În cazul în care, în termen de o lună de la primirea informațiilor menționate la alineatul (6) din prezentul articol, un alt stat membru sau Comisia ridică o obiecție cu privire la o măsură luată de un stat membru, măsura respectivă este evaluată de Comisie în conformitate cu articolul 42.

(8) Statele membre se asigură că sunt luate măsurile restrictive adecvate în legătură cu vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, cum ar fi retragerea fără întârziere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate de pe piața lor.

Articolul 42

Procedura UE de salvgardare

(1) În cazul în care, în cursul procedurii prevăzute la articolul 41 alineatele (3) și (4), se ridică obiecții la adresa unei măsuri luate de un stat membru sau în cazul în care Comisia consideră că o măsură națională contravine legislației Uniunii, Comisia evaluează fără întârziere măsura națională, după ce se consultă cu statele membre și cu operatorul sau operatorii economici relevanți. Pe baza rezultatelor evaluării respective, Comisia decide, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2), dacă măsura națională este considerată justificată sau nu.

Comisia comunică decizia sa tuturor statelor membre și operatorului sau operatorilor economici relevanți.

(2) În cazul în care măsura națională este considerată justificată de către Comisie, toate statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată neconformă este retrasă de pe piețele lor și informează Comisia în consecință. În cazul în care măsura națională este considerată nejustificată, statul membru în cauză retrage sau adaptează măsura, în conformitate cu decizia menționată la alineatul (1).

(3) În cazul în care măsura națională este considerată justificată și se datorează lacunelor prezentului regulament sau ale actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, Comisia propune măsuri corespunzătoare după cum urmează:

(a) în situația în care actele în cauză sunt actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, Comisia propune modificările necesare la actul respectiv;

▼B

(b) în situația în care sunt vizate regulamente CEE-ONU, Comisia propune proiectele de amendamente necesare ale regulamentelor CEE-ONU relevante în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului revizuit din 1958.

Articolul 43

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

(1) În cazul în care, în urma efectuării unei evaluări în temeiul articolului 41 alineatul (1), un stat membru constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate respective, cu toate că sunt conforme cu cerințele aplicabile sau sunt marcate corespunzător, prezintă un risc grav pentru siguranță sau pot afecta grav mediul sau sănătatea publică, statul membru respectiv solicită operatorului economic relevant să ia toate măsurile adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă acel risc în momentul introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare sau să retragă de pe piață vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată ori să o recheme într-un termen rezonabil, proporțional cu natura riscului. Statul membru poate refuza înmatricularea unor astfel de vehicule până când producătorul ia toate măsurile corespunzătoare.

(2) În cazul unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată astfel cum este precizat la alineatul (1), operatorul economic se asigură că măsura corectivă este luată pentru toate vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate de acest fel care sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în Uniune.

(3) În termen de o lună, statul membru menționat la alineatul (1) transmite Comisiei și celorlalte state membre toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, originea și lanțul de aprovizionare ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate, natura riscului implicat și natura și durata măsurilor naționale întreprinse.

(4) Comisia consultă fără întârziere statele membre și operatorul sau operatorii economici relevanți precum și, în special, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip, evaluând, totodată, măsurile naționale întreprinse. Pe baza evaluării respective, Comisia decide dacă măsurile naționale menționate la alineatul (1) sunt considerate sau nu justificate, și, după caz, propune măsuri adecvate.

(5) Comisia adresează decizia sa tuturor statelor membre și o comunică imediat acestora și operatorului sau operatorilor economici relevanți.

▼B

Articolul 44

Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate neconforme cu tipul omologat

(1) Dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în producție sunt în conformitate cu tipul omologat.

(2) În sensul alineatului (1), abaterile de la datele cuprinse în certificatul de omologare UE de tip sau în dosarul de omologare sunt considerate un motiv de neconformitate cu tipul omologat.

(3) Dacă o autoritate de omologare demonstrează că vehiculele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare eliberată în alt stat membru nu se conformează tipului omologat, aceasta poate solicita autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip să verifice dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație se conformează în continuare tipului omologat. La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile care se impun în cel mai scurt timp posibil și în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.

(4) Autoritatea de omologare cere autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată sau un vehicul incomplet să ia măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculele în curs de fabricație sunt din nou conforme cu tipul omologat în cazurile următoare:

(a) pentru o omologare UE de tip pentru vehicule, în cazul în care neconformitatea unui vehicul este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice separate;

(b) pentru o omologare de tip în mai multe etape, în cazul în care neconformitatea unui vehicul completat este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice care face parte din vehiculul incomplet sau neconformității vehiculului incomplet.

(5) La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare în cauză ia măsurile care se impun, după caz în cooperare cu autoritatea de omologare solicitantă, în cel mai scurt timp posibil și în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.

▼B

(6) În cazul în care se constată neconformitatea, autoritatea de omologare a statului membru care a acordat omologarea UE de tip sistemului, componentei sau unității tehnice separate sau omologarea vehiculului incomplet ia măsurile precizate la alineatul (1).

Autoritățile de omologare se informează reciproc în termen de o lună privind orice retragere a omologării UE de tip și motivele care au determinat-o.

(7) Dacă autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip contestă neconformitatea care i-a fost notificată, statele membre în cauză depun eforturi pentru soluționarea diferendului. Comisia este informată și organizează, atunci când este necesar, consultări adecvate în vederea ajungerii la o înțelegere.

Articolul 45

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

Articolul 46

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

(5) Înainte de eliberarea unei autorizații, autoritatea de omologare se asigură de existența unor modalități și proceduri corespunzătoare de asigurare a unui control efectiv al conformității producției.

În cazul în care autoritatea de omologare consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, aceasta îi solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a se asigura că piesele sau echipamentele sunt din nou conforme. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația.

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

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

Articolul 47

Retragerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate

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

▼B

(2) În cazul în care un producător de sisteme, componente sau unități tehnice separate căruia i s-a acordat omologarea UE de tip este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să retragă sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost introduse pe piață sau pentru a căror punere în funcțiune producătorul a fost responsabil, din cauză că acestea prezintă un risc grav pentru siguranță, siguranța la locul de muncă, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă acestea au fost sau nu omologate în conformitate cu prezentul regulament, producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea.

(3) Producătorul propune autorității de omologare un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul grav menționat la alineatele (1) și (2). Autoritatea de omologare comunică fără întârziere autorităților de omologare ale celorlalte state membre soluțiile propuse.

Autoritățile de omologare se asigură că soluțiile sunt puse în practică eficient pe teritoriu respectivului stat membru.

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

Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip îl informează apoi pe producător. Dacă producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficace de remediere, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip va lua toate măsurile de protecție necesare, inclusiv retragerea omologării UE de tip. În cazul retragerii omologării UE de tip, în termen de o lună de la respectiva retragere, autoritatea de omologare informează, prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente producătorul, autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia.

Articolul 48

Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile

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

(2) Aceste decizii sunt transmise părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare în statul membru respectiv, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate.

▼B

CAPITOLUL XIII

REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE

Articolul 49

Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip

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

(2) Autoritățile de omologare din statele membre acceptă omologările acordate în conformitate cu reglementările CEE-ONU menționate la articolul 1 și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

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

Actul delegat respectiv specifică datele aplicării obligatorii a regulamentului CEE-ONU sau ale modificărilor la acesta și include dispoziții tranzitorii, după caz.

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

Articolul 50

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

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

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

▼B

CAPITOLUL XIV

COMUNICAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 51

Informațiile destinate utilizatorilor

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

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

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

Articolul 52

Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate

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

Producătorul vehiculului poate impune un acord obligatoriu producătorilor de componente sau unități tehnice separate pentru a proteja confidențialitatea oricăror informații care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.

(2) Producătorul componentelor sau unităților tehnice separate, în calitatea sa de deținător al unui certificat de omologare UE de tip care, în conformitate cu articolul 26 alineatul (4), include restricții de utilizare, condiții speciale de montaj sau ambele, furnizează producătorului vehiculului toate informațiile detaliate relevante.

În cazul în care un act delegat adoptat în temeiul prezentului regulament conține astfel de prevederi, producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate furnizează, împreună cu componentele sau unitățile tehnice separate produse, instrucțiuni privind restricțiile de utilizare, condițiile speciale de asamblare sau ambele.

▼B

CAPITOLUL XV

ACCES LA INFORMAȚIILE PRIVIND REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA

Articolul 53

Obligațiile producătorilor

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

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

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

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

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

(a) tipul și modelul tractorului;

(b) un număr de identificare neechivoc al vehiculului;

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

(d) manuale tehnice și buletine de servicii tehnice;

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

(f) scheme de cablaj;

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

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

▼B

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

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

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

(4) Comercianții sau reparatorii autorizați în cadrul sistemului de distribuție a unui anumit producător de vehicule sunt considerați ca operatori independenți în sensul prezentului regulament, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule provenind de la un producător din al cărui sistem de distribuție aceștia nu fac parte.

(5) Informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie să fie disponibile în orice moment, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic.

(6) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb, a uneltelor de diagnosticare și a echipamentelor de testare compatibile cu sistemele OBD, producătorii vor furniza, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor sau reparatorilor de componente, unelte de diagnosticare sau echipamente de testare interesați.

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

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

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

▼B

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

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

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

(11) Atunci când datele privind repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bancă centrală de date a producătorului vehiculului sau în numele său, reparatorii independenți au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații privind reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.

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

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

Articolul 54

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

În cazul omologării de tip în etape succesive, al omologării de tip mixte, inclusiv al omologării de tip multietapă, producătorul responsabil pentru omologarea de tip respectivă are, în același timp, sarcina să comunice atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informații legate de repararea unui anumit sistem, a unei anumite componente sau unități tehnice separate sau legate de o anumită etapă.

▼B

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

Articolul 55

Tarife de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

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

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

Articolul 56

Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule

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

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

CAPITOLUL XVI

DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE

Articolul 57

Cerințe legate de serviciile tehnice

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

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

▼B

(2) Sub rezerva articolului 60 alineatul (1), un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația națională a unui stat membru și are personalitate juridică.

(3) Un serviciu tehnic este o parte terță independentă de procesul de proiectare, fabricare, furnizare sau întreținere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate evaluate.

Un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează, supune încercărilor sau inspectează poate fi considerat că îndeplinește cerințele din primul paragraf, cu condiția să se demonstreze că este independent și că nu există conflicte de interese.

(4) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil de îndeplinirea tipurilor de activități pentru care sunt desemnați în conformitate cu articolul 59 alineatul (1) nu sunt proiectantul, producătorul, furnizorul sau operatorul de întreținere al vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părțile implicate în aceste activități. Acest lucru nu exclude utilizarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate evaluate, menționate la alineatul (3) din prezentul articol, care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic, nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.

Un serviciu tehnic se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea tipurilor de activități pentru care a fost desemnat.

(5) Un serviciu tehnic și personalul său îndeplinesc tipurile de activități pentru care au fost desemnați la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv și sunt liberi de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și, în special, liberi de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.

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

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

▼B

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

(c) procedurile necesare pentru desfășurarea tipurilor de activități pentru care dorește să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei utilizate pentru producerea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție; și

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

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

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

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

(9) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor lor în temeiul prezentului regulament sau al oricărei dispoziții din legislația națională de punere în aplicare a regulamentului menționat mai sus, mai puțin față de autoritatea de omologare care l-a desemnat sau atunci când acest lucru este impus de legislația Uniunii sau de cea națională. Drepturile de autor sunt protejate.

Articolul 58

Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice

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

▼B

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

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

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

Articolul 59

Desemnarea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele patru categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:

(a) categoria A: servicii tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările specificate în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa I;

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

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

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

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

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

▼B

Articolul 60

Serviciile tehnice interne acreditate ale producătorului

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

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

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

(b) serviciul tehnic intern acreditat și personalul acestuia sunt identificabile din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii din care fac parte, ceea ce asigură imparțialitatea lor și o demonstrează față de organismul național de acreditare;

(c) nici serviciul tehnic intern acreditat, nici personalul acestuia nu se implică în niciun fel de activitate care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește tipurile de activități pentru care au fost desemnați;

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

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

Articolul 61

Proceduri pentru standardele de performanță și evaluarea serviciilor tehnice

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

▼B

Articolul 62

Evaluarea competențelor serviciilor tehnice

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

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

(3) Raportul de evaluare este comunicat Comisiei, la cerere. În cazurile în care evaluarea nu se bazează pe un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare național care să certifice că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prezentului regulament, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea furnizează Comisiei documente justificative care certifică competențele serviciului tehnic și măsurile luate pentru a garanta că serviciul tehnic este monitorizat periodic de autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea și că acesta satisface cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

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

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

Articolul 63

Procedurile de notificare

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

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

▼B

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

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

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

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

Articolul 64

Modificări ale desemnărilor

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

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

Articolul 65

Contestarea competenței serviciilor tehnice

(1) Comisia investighează toate cazurile în care se îndoiește sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli privind competența unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin.

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

▼B

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

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

Articolul 66

Obligații privind activitatea serviciilor tehnice

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

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

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

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

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

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

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

▼B

Articolul 67

Obligații privind informarea serviciilor tehnice

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

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

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

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

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

CAPITOLUL XVII

ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI ACTE DELEGATE

Articolul 68

Acte de punere în aplicare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

Articolul 69

Procedura comitetului

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

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

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

Articolul 70

Modificarea anexelor

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

Articolul 71

Exercitarea delegării

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

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

▼B

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

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

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

CAPITOLUL XVIII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 72

Sancțiuni

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

(2) Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ:

(a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare de pe piață;

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

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

(d) utilizarea dispozitivelor de manipulare;

(e) refuzul de a permite accesul la informații;

▼B

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

Articolul 73

Dispoziții tranzitorii

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

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

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

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

Articolul 74

Raport

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

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

Articolul 75

Revizuire

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

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

▼B

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

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

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

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

Articolul 76

Abrogare

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

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

Articolul 77

Modificări ale Directivei 2006/42/CE

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

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

Articolul 78

Intrare în vigoare și aplicare

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

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

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

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

▼B

ANEXA I

LISTA CERINȚELOR ÎN SCOPUL OMOLOGĂRII UE DE TIP A VEHICULELOR

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Autove-hicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T 4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
1	17(2)(a)	Integritatea structurii vehi-culului	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
2	17(2)(b)	Viteza maximă constructivă, regulatorul de viteză și dispo-zitivele de limitare a vitezei	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
3	17(2)(b)	Dispozitive de frânare și cuplarea frânei remorcii	RVBR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	17(2)(b)	Direcția pentru tractoarele rapide	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 79 REV. [număr nou])	Y	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	I	NA	NA	NA	NA
5	17(2)(b)	Direcția	RVFSR	Y	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	I	NA	NA	NA	NA	NA
6	17(2)(b)	Vitezometrul	►M3 RVFSR ◄		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
7	17(2)(c)	Câmp vizual și ștergătoare	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 71 REV. 1)	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

▼B

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Autove-hicule	Categorii de vehicule																
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T 4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
8	17(2)(c)	Geamuri	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 43 Rev.2 Am. 3 Supl. 11)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
9	17(2)(c)	Oglinzi retrovi-zoare	RVFSR	Y	X	X	X	X	►M3 X ◄	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
10	17(2)(c)	Sisteme de informare a conducătorului auto	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
11	17(2)(d)	Dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă și sursele lor de lumină	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 3 Rev.3 Am. 1 Supl. 11; CEE-ONU 4 Rev. 4 Supl. 14; CEE-ONU 5 Suplimentul 7 la seria 02 de amendamente; CEE-ONU 6 Rev. 4 Supl. 17; CEE-ONU 7 Rev. 4 Supl. 15; CEE-ONU 19 Rev. 5 Supl. 1; CEE-ONU 23 Rev. 2 Supl. 15; CEE-ONU 31 Suplimentul 7 la seria 02 de amendamente; CEE-ONU 37 Suplimentul 36 la seria 03 de amendamente; CEE-ONU 38 Rev. 2 Supl. 14; CEE-ONU 98 Rev. 1 Supl. 11;	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼B

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Autove-hicule	Categorii de vehicule																
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T 4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
			CEE-ONU 99 Suplimentul 6 la versiunea originală a regulamentului; CEE-ONU 112 seria 01 de amendamente; CEE-ONU 113 Suplimentul 9 la versiunea originală a regulamentului)																			
12	17(2)(d)	Instalații de iluminat	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 86 Am. [număr nou])		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
13	17(2)(e)	Sistemele de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajările interioare, tetierele, centurile de siguranță, portierele	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
14	17(2)(f)	Exteriorul vehiculului și accesoriile	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	17(2)(g)	Compatibilitate electromagnetică	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
16	17(2)(h)	Dispozitive de avertizare acustică	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

▼B

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Autove-hicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T 4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
17	17(2)(i)	Sisteme de încălzire	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	►M3 X ◄	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
18	17(2)(j)	Dispozitive de prevenire a utilizării neautorizate	RVFSR	Y (doar pentru categoriile T și C)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
19	17(2)(k)	Placă de înmatriculare	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
20	17(2)(k)	Placa regulamentară și marcarea	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
21	17(2)(l)	Dimensiunile și masa remorcii	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
22	17(2)(l)	Masa maximă cu încărcătură	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23	17(2)(l)	Mase de balast	RVFSR		X	X	X	X	►M3 X ◄	►M3 X ◄	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
24	17(2)(m)	Siguranța sistemelor electrice	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25	17(2)(a), 17(2)(m), 18(2)(l)	Rezervor de combustibil	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
26	17(2)(n)	Dispozitive de protecție spate	RVFSR		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA

▼B

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Autove-hicule	Categorii de vehicule																
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T 4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
27	17(2)(o)	Protecție laterală	RVFSR		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA
28	17(2)(p)	Platforme de încărcare	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
29	17(2)(q)	Dispozitive de remorcare	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
30	17(2)(r)	Pneuri	RVFSR (bazat pe CEE-ONU 106 Am. 5 Supl. 6)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	►**M3** X ◄	►**M3** X ◄	X	X	X	X
31	17(2)(s)	Dispozitive antiîmproșcare	RVFSR	Y	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	X	NA	NA	NA	X	NA	NA
32	17(2)(t)	Mers înapoi	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
33	17(2)(u)	Șenile	RVFSR		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA
34	17(2)(v)	Cuplaje mecanice	RVFSR		X	X	X	X	X	►**M3** X ◄	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
35	18(2)(a)	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 3, astfel cum a fost modificat)		X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA
36	18(2)(a)	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare (tractoare cu șenile)	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 8, astfel cum a fost modificat)		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA

▼B

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Autove-hicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T 4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
37	18(2)(a)	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare (încercări statice)	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 4, astfel cum a fost modificat)		X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
38	18(2)(a)	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în față (tractoare cu ecartament îngust)	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 6, astfel cum a fost modificat)		NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA
39	18(2)(a)	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în spate (tractoare cu ecartament îngust)	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 7, astfel cum a fost modificat)		NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA	X	X	►M1 X ◄	►M1 X ◄	NA	NA	NA	NA
40	18(2)(b)	Dispozitive de protecție contra căderii obiec-telor	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 10, astfel cum a fost modificat)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
41	18(2)(c)	Scaune pentru pasageri	RVCR		X	X	►M1 X ◄	►M1 X ◄	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
42	18(2)(d)	Nivelul zgomotului la care este expus conducătorul auto	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA

▼B

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Autove-hicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T 4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
43	18(2)(e)	Scaunul și poziția conducătoru-lui	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	►M1 X ◄	►M1 X ◄	NA	NA	NA	NA
44	18(2)(f)	Spațiul de manevră și de acces la postul de conducere	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	►M1 X ◄	►M1 X ◄	NA	NA	NA	NA
45	18(2)(g)	Prizele de putere	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
46	18(2)(h)	Protecția elementelor de acționare	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
47	18(2)(i)	Ancorajele centurilor de siguranță	RVCR (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codurilor OCDE 3, 4, 6, 7, 8, astfel cum a fost modificat)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
48	18(2)(j)	Centuri de siguranță	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
49	18(2)(k)	OPS, Protecția contra penetrării obiectelor	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
50	18(2)(l)	Sistemul de evacuare	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
51	18(2)(l), 18(2)(n), 18(2)(q), 18(4)	Manualul de utilizare	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼B

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Autove-hicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T 4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
52	18(2)(o)	Sistemele de control, inclusiv în special dispozitivele de oprire de urgență și cele automate	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
53	18(2)(p)	Protecția împotriva riscurilor mecanice, altele decât cele menționate la articolul 18 alineatul (2) literele (a), (b), (g), (k), inclusiv protecția împotriva spargerii conductelor care transportă lichide, precum și a deplasării necontrolate a vehiculului	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
54	18(2)(r), 18(2)(p)	Apărătoare și dispozitive de protecție	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
55	18(2)(l), 18(2)(s), 18(2)(q), 18(4)	Informații, avertizări și marcaje	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X

▼B

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Autove-hicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T 4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
56	18(2)(t)	Materiale și produse	RVCR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
57	18(2)(u)	Baterii	RVCR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
58	18(4)	Ieșirea de urgență	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	
59	18(2)(l), 18(4)	Sistemul de ventilație și filtrare din cabină	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
60	18(4)	Viteza de ardere a materialului cabinei	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA
61	19(2)(a)	Emisii poluante	REPPR (etapele de emisii din 2000/25/CE și 97/68/CE)		X	X	X	X	X Dacă intră în domeniul de aplicare al directivei	X Dacă intră în domeniul de aplicare al directivei	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA

▼B

Nr.	Articolul	Obiect	Referința actului de reglementare	Autove-hicule	Categorii de vehicule																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T 4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
62	19(2)(b)	Nivelul sonor (extern)	REPPR (valorile limită din 2009/63/CE)	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	NA	NA	NA	NA

Legendă:

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

▼B

ANEXA II

LIMITE PENTRU SERII MICI

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

Categoria	Unități (pentru fiecare tip)
T	150
C	50

▼B

ANEXA III

Tabel de corespondență

(menționat la articolul 76)

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