UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN **CONSILIUL**

Strasbourg, 30 mai 2018
(OR. en)

2016/0014 (COD)
LEX 1809

PE-CONS 73/1/17
REV 1

ENT 277
MI 988
CODEC 2131

REGULAMENT
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
PRIVIND OMOLOGAREA ȘI SUPRAVEGHEREA PIEȚEI AUTOVEHICULELOR ȘI REMORCILOR ACESTORA, PRECUM ȘI ALE SISTEMELOR, COMPONENTELOR ȘI UNITĂȚILOR TEHNICE SEPARATE DESTINATE VEHICULELOR RESPECTIVE, DE MODIFICARE A REGULAMENTELOR (CE) NR. 715/2007 ȘI (CE) NR. 595/2009 ȘI DE ABROGARE A DIRECTIVEI 2007/46/CE

REGULAMENTUL (UE) 2018/...
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 30 mai 2018

privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) Nr. 715/2007 și (CE) Nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[1],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară[2],

[1] JO C 303, 19.8.2016, p. 86.
[2] Poziția Parlamentului European din 19 aprilie 2018 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 22 mai 2018.

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 26 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne, în cadrul căreia se asigură libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. Normele pieței interne ar trebui să fie transparente, simple, coerente și eficiente, oferind astfel securitate juridică și claritate în beneficiul întreprinderilor și al consumatorilor.

(2) În acest scop, Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului[1] a instituit un cadru UE cuprinzător pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

(3) În 2013, Comisia a efectuat o evaluare a cadrului juridic al Uniunii pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, care a arătat că prin Directiva 2007/46/CE s-a instituit un cadru adecvat pentru realizarea principalelor obiective de armonizare, funcționare eficace a pieței interne și concurență loială și a concluzionat că, prin urmare, acest cadru ar trebui să se aplice în continuare.

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

(4) Respectiva evaluare a concluzionat, de asemenea, că este necesar, cu toate acestea, să se introducă dispoziții privind supravegherea pieței pentru a completa cerințele de omologare de tip, să se clarifice procedurile de rechemare și cele de salvgardare, precum și condițiile pentru acordarea de extinderi ale omologărilor pentru tipuri de vehicule existente, să se îmbunătățească punerea în aplicare a cadrului de omologare de tip prin armonizarea și consolidarea procedurilor pentru omologarea de tip și pentru conformitatea procedurilor de producție aplicate de autoritățile statelor membre și de serviciile tehnice, să se delimiteze clar rolurile și responsabilitățile operatorilor economici din lanțul de aprovizionare, precum și ale autorităților și ale părților implicate în punerea în aplicare a cadrului, garantând independența autorităților și părților respective și prevenind conflictele de interese, precum și că este necesar să se îmbunătățească gradul de adecvare al sistemelor alternative de omologare (omologări naționale pentru serii mici și omologări naționale individuale ale vehiculelor) și gradul de adecvare al procesului de omologare de tip în mai multe etape în scopul de a asigura flexibilitatea necesară pentru piețele de nișă și pentru întreprinderile mici și mijlocii, fără însă a afecta condițiile de concurență echitabile.

(5) În plus, recente dificultăți la punerea în aplicare a cadrului pentru omologarea UE de tip au scos la iveală anumite deficiențe și au demonstrat că este nevoie de o revizuire fundamentală a acestuia pentru a asigura un cadru de reglementare solid, transparent, previzibil și sustenabil care să garanteze un nivel ridicat de siguranță și de protecție a sănătății și a mediului.

(6) Prezentul regulament introduce o serie de garanții care să preîntâmpine aplicarea necorespunzătoare a cerințelor impuse în procesul de acordare a omologării vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate. Pentru a evita abuzurile în cadrul procesului de omologare în viitor, este important ca respectivele garanții să fie eficace.

(7) Prezentul regulament stabilește norme și principii armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, precum și pentru omologarea individuală a vehiculelor, în vederea asigurării bunei funcționări a pieței interne, în interesul companiilor și al consumatorilor și pentru a oferi un nivel ridicat de siguranță și de protecție a sănătății și a mediului.

(8) Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative pentru omologarea de tip a autovehiculelor pentru transportul de persoane (categoria M) și a autovehiculelor pentru transportul de marfă (categoria N) și a remorcilor acestora (categoria O), precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a asigura un nivel ridicat de siguranță și de performanță de mediu.

(9) Autoritățile naționale ar trebui să asigure aplicarea și respectarea cerințelor prezentului regulament într-un mod uniform la nivelul Uniunii pentru a asigura condiții de concurență echitabile și pentru a se evita aplicarea unor standarde divergente la nivelul Uniunii. Acestea ar trebui să coopereze pe deplin cu forumul pentru schimbul de informații privind respectarea legii (denumit în continuare „forumul”) și cu Comisia în ceea ce privește activitățile de audit și de supraveghere ale acesteia.

(10) Prezentul regulament ar trebui să consolideze actualul cadru pentru omologarea UE de tip, în special prin introducerea unor dispoziții privind supravegherea pieței. Supravegherea pieței în sectorul autovehiculelor ar trebui introdusă prin precizarea obligațiilor care revin operatorilor economici din lanțul de aprovizionare, a responsabilităților autorităților de aplicare a legii din statele membre, precum și a măsurilor care urmează a fi luate în cazul în care pe piață sunt întâlnite produse din industria autovehiculelor care prezintă riscuri grave pentru siguranță sau pentru mediu, care subminează protecția consumatorilor sau care nu îndeplinesc cerințele de omologare de tip.

(11) Pentru a asigura punerea în aplicare efectivă a cerințelor de omologare de tip, dispozițiile actuale privind conformitatea producției ar trebui să fie consolidate, printre altele, prin stabilirea unor audituri periodice obligatorii privind metodele de control al conformității și conformitatea continuă a produselor din industria autovehiculelor în cauză, precum și prin consolidarea cerințelor privind competența, obligațiile și activitățile serviciilor tehnice care efectuează încercările de omologare de tip pentru întregul vehicul sub responsabilitatea autorităților de omologare. Buna funcționare a serviciilor tehnice este crucială pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță și de protecție a sănătății, precum și încrederea cetățenilor în sistem. Criteriile pentru desemnarea serviciilor tehnice prevăzute în Directiva 2007/46/CE ar trebui să fie mai detaliate în prezentul regulament pentru a garanta aplicarea lor consecventă în toate statele membre. Metodele de evaluare a serviciilor tehnice în statele membre au tendința de a varia progresiv, având în vedere complexitatea sporită a activității acestora. Prin urmare, este necesar să se prevadă obligații procedurale care să asigure un schimb de informații și de monitorizare a practicilor din statele membre pentru evaluarea, desemnarea, notificarea și monitorizarea serviciilor tehnice ale acestora. Aceste obligații procedurale existente ar trebui să elimine discrepanțele în ceea ce privește metodele utilizate și în ceea ce privește interpretarea criteriilor pentru desemnarea serviciilor tehnice. Pentru a se asigura o supraveghere adecvată și condiții de concurență echitabile la nivelul Uniunii, evaluarea unui serviciu tehnic solicitant ar trebui să includă o evaluare la fața locului.

(12) În cazul omologărilor de tip în mai multe etape, este esențial să se verifice că modificările efectuate înainte de ultima etapă a completării nu afectează funcționarea sistemelor omologate de tip, a componentelor sau a unităților tehnice separate omologate într-un mod care ar invalida omologarea de tip acordată anterior.

(13) Necesitatea controlului și a monitorizării serviciilor tehnice a crescut, deoarece progresul tehnic a sporit riscul ca serviciile tehnice să nu dețină competențele necesare pentru testarea tehnologiilor sau dispozitivelor nou-apărute în cadrul domeniului pentru care au fost desemnate. Având în vedere că progresul tehnic scurtează ciclurile produselor și întrucât intervalele dintre evaluările la fața locului în scop de supraveghere și cele de monitorizare variază, valabilitatea desemnării serviciilor tehnice ar trebui să fie limitată în timp, fapt ce ar trebui să asigure o evaluare periodică a competenței serviciilor tehnice.

(14) Prin urmare, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice de către statele membre, în conformitate cu criterii detaliate și stricte, ar trebui să intre sub incidența controalelor în materie de supraveghere, printre altele ca o condiție pentru reînnoirea desemnării acestora. Poziția serviciilor tehnice în raport cu producătorii ar trebui să fie consolidată, inclusiv dreptul și obligația acestora de a efectua inspecții neanunțate în fabrici și de a efectua teste fizice sau încercări de laborator ale produselor din industria autovehiculelor care fac obiectul prezentului regulament, pentru a asigura conformarea continuă a producătorilor după primirea omologării de tip pentru produsele lor din industria autovehiculelor.

(15) Pentru a spori transparența și încrederea reciprocă și pentru a alinia și dezvolta mai bine criteriile pentru evaluarea, desemnarea și notificarea serviciilor tehnice, precum și procedurile de extindere și de reînnoire, statele membre ar trebui să coopereze atât între ele, cât și cu Comisia. Statele membre ar trebui să se consulte reciproc și cu Comisia cu privire la chestiuni cu relevanță generală pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și să se informeze reciproc, precum și să informeze Comisia. Este important ca statele membre și Comisia să utilizeze un sistem comun de schimb electronic securizat ca mijloc de a facilita și a consolida cooperarea administrativă după perioade de punere în aplicare adecvate pentru a face gestionarea schimbului de informații mai eficientă și mai eficace pe baza unor proceduri simple și unificate. Pentru a facilita accesibilitatea și transparența, informațiile ar trebui să fie disponibile sub formă de date structurate accesibile prin căutare electronică.

(16) În cazul în care desemnarea unui serviciu tehnic se bazează pe acreditare în sensul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[1], este necesar ca organismele de acreditare și autoritățile de omologare însărcinate cu desemnarea să facă schimb de informații relevante pentru evaluarea competenței serviciilor tehnice.

[1] Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

(17) Statele membre ar trebui să poată să perceapă taxe pentru desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice, pentru a se asigura sustenabilitatea monitorizării acestor servicii tehnice de către statele membre și pentru a stabili condiții de concurență echitabile pentru serviciile tehnice.

(18) În cazul în care, în pofida măsurilor luate de către statele membre pentru a asigura aplicarea permanentă și coerentă a acestor cerințe, competența unui serviciu tehnic este incertă, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a investiga cazuri individuale.

(19) Pentru a asigura faptul că încercările și rapoartele furnizate de către serviciile tehnice nu sunt influențate de circumstanțe nelegitime, este important ca organizarea și funcționarea serviciilor tehnice să asigure o deplină imparțialitate și independență. Pentru a fi în măsură să își ducă la îndeplinire sarcinile într-un mod coerent și sistematic, serviciile tehnice ar trebui să dispună de un sistem de management satisfăcător, care să includă dispoziții privind secretul profesional. Pentru a permite serviciilor tehnice să își îndeplinească sarcinile în mod corespunzător, personalul acestora ar trebui să prezinte întotdeauna un nivel adecvat de cunoștințe, competențe și independență.

(20) Se impune un mecanism solid de asigurare a conformității pentru a garanta îndeplinirea cerințelor prevăzute în prezentul regulament. Respectarea cerințelor în materie de omologare de tip și de conformitate a producției din legislația care reglementează sectorul autovehiculelor ar trebui să rămână principala responsabilitate a autorităților de omologare, întrucât aceasta este o obligație strâns legată de omologarea de tip și presupune o cunoaștere detaliată a conținutului său. Prin urmare, este important ca performanța autorităților de omologare să fie verificată periodic.

(21) Pentru a asigura respectarea prezentului regulament, pentru a garanta aplicarea sa uniformă pe întreg teritoriul Uniunii și pentru a facilita schimbul de bune practici, Comisia ar trebui să organizeze și să efectueze evaluări ale procedurilor instituite de autoritățile de omologare în conformitate cu prezentul regulament. Rezultatele unor astfel de evaluări, inclusiv orice recomandare fără caracter obligatoriu, ar trebui discutate în cadrul forumului. Evaluările ar trebui să fie efectuate periodic ținând seama de principiul proporționalității, de numărul și de varietatea omologărilor de tip acordate și de orice situații de neconformitate descoperită în timpul verificării conformității.

(22) Pentru a garanta eficacitatea evaluării Comisiei, reducând, în același timp, sarcina administrativă, este important ca autoritățile de omologare și Comisia să coopereze în mod eficient în timpul evaluării, în special în timpul evaluării la sediul autorității de omologare în cauză. Evaluările Comisiei ar trebui să se desfășoare în conformitate cu legislația aplicabilă, respectând, printre altele, perioadele de lucru sau limba autorităților naționale. Costurile generate de aceste evaluări ar trebui să fie suportate de Comisie, inclusiv cele legate de traducerea documentelor.

(23) Sistemul de verificare a conformității este în curs de consolidare prin recunoașterea unui proces oficial de acreditare a serviciilor tehnice sau prin introducerea unor evaluări *inter pares* periodice în ceea ce privește evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice de către autoritățile de omologare. În acest mod se urmărește să se asigure aplicarea unui nivel uniform de calitate și rigoare de către toate autoritățile de omologare în asigurarea respectării cerințelor de omologare de tip.

(24) O coordonare mai strânsă între autoritățile naționale, prin intermediul schimbului de informații și al evaluărilor coordonate sub conducerea unei autorități de coordonare este fundamentală pentru a asigura un nivel constant ridicat de siguranță și de protecție a mediului și a sănătății în cadrul pieței interne. Aceasta ar conduce, de asemenea, la o utilizare mai eficientă a unor resurse limitate la nivel național. În acest scop, ar trebui să se constituie un forum consultativ pentru statele membre și Comisie având drept obiectiv promovarea celor mai bune practici, schimbul de informații și coordonarea activităților legate de asigurarea respectării legislației în materie de omologare de tip. Cooperarea între statele membre în acest domeniu, care, în prezent, are loc într-un cadru neoficial, ar fi avantajată de un cadru la un nivel mai oficial. Forumul ar trebui să fie alcătuit din reprezentanți desemnați de statele membre din partea autorităților lor de omologare și a autorităților de supraveghere a pieței. Reprezentanții care participă la o anumită reuniune ar trebui selectați în funcție de aspectele discutate în cadrul forumului. Pentru a beneficia de o serie de opinii și contribuții, este util ca anumiți observatori externi să fie invitați în mod regulat la forum, ori de câte ori activitățile acestor observatori sunt relevante pentru aspectele care urmează să fie discutate.

(25) Pentru a evita potențialele conflicte de interes, autoritățile de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței ar trebui să fie autonome unele față de celelalte în desfășurarea sarcinilor lor. În cazul în care un stat membru alege să pună aceste autorități în domeniul de competență al aceleiași organizații, ar trebui cel puțin să se asigure că respectiva organizație posedă structuri care să asigure faptul că activitățile autorităților rămân distincte unele față de celelalte în ceea ce privește gestiunea lor directă și procedura decizională.

(26) Normele privind supravegherea pieței Uniunii și controlul produselor care intră pe piața Uniunii prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective. Respectivele norme nu împiedică statele membre să aleagă autoritățile competente care urmează să îndeplinească sarcinile respective. Competența în materie de supraveghere a pieței poate fi repartizată mai multor autorități naționale pentru a ține seama de sistemele naționale de supraveghere a pieței din statele membre instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008. O coordonare și o monitorizare eficientă la nivelul Uniunii și la nivel național ar trebui să garanteze punerea în aplicare a noului cadru de omologare de tip și de supraveghere a pieței de către autoritățile de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței.

(27) Prezentul regulament este necesar să includă norme privind supravegherea pieței, pentru a consolida drepturile și obligațiile autorităților naționale, pentru a asigura o coordonare efectivă a activităților lor de supraveghere a pieței și pentru a clarifica procedurile aplicabile.

(28) Este necesar ca autoritățile de supraveghere a pieței și autoritățile de omologare să își poată îndeplini în mod corespunzător sarcinile prevăzute în prezentul regulament. Statele membre ar trebui, în special, să le pună la dispoziție resursele necesare în acest scop.

(29) În vederea sporirii transparenței în procesul de omologare și pentru a facilita schimbul de informații și verificarea independentă de către autoritățile de supraveghere a pieței, autoritățile de omologare și Comisie, documentația privind omologarea de tip ar trebui să fie furnizată în format electronic și pusă la dispoziția publicului, sub rezerva derogărilor privind protecția secretelor comerciale și protecția datelor cu caracter personal.

(30) Obligațiile autorităților naționale privind supravegherea pieței prevăzute în prezentul regulament sunt mai specifice decât cele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 765/2008. Acesta este rezultatul nevoii de a se ține seama de particularitățile cadrului de omologare de tip și de necesitatea de a completa acest cadru cu un mecanism eficace de supraveghere a pieței, care să asigure verificarea temeinică a conformității produselor din industria autovehiculelor reglementate de prezentul regulament. Pentru a asigura funcționarea cadrului, este esențial ca autoritățile de supraveghere a pieței să verifice conformitatea produselor din industria autovehiculelor, indiferent dacă omologarea de tip a acestora a fost acordată anterior sau ulterior datei intrării în vigoare a prezentului regulament.

(31) Pentru buna funcționare a supravegherii pieței este esențială verificarea conformității vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate de pe piață, pe baza unei evaluări solide a riscurilor. Respectiva verificare a conformității, alături de instituirea unui număr minim de verificări pe an ale vehiculelor, ar contribui, de asemenea, la punerea în aplicare efectivă la nivelul Uniunii a obligațiilor privind supravegherea pieței.

(32) Având în vedere particularitățile și riscurile potențiale legate de emisii, o parte corespunzătoare din numărul minim de verificări ar trebui să fie repartizată pentru verificările legate de emisii. În scopul de a asigura deplina conformitate a vehiculelor, fiecare verificare unică ar trebui să includă verificarea faptului că toate cerințele pentru omologarea de tip care se aplică vehiculului supus încercării în ceea ce privește emisiile au fost îndeplinite.

(33) Orice încercare efectuată pe orice vehicul în orice stat membru ar trebui să poată să fie utilizată în scopul luării de măsuri corective și restrictive într-un alt stat membru. Rezultatele verificărilor vehiculelor efectuate în interiorul unui stat membru ar trebui să fie considerate adecvate în scopul invocării de măsuri corective și restrictive într-un alt stat membru. Prin urmare, nu ar trebui să fie necesar transportul fizic al vehiculelor în cauză în scopul niciunei verificări efectuate în numele unui alt stat membru.

(34) Este deosebit de important ca autoritățile naționale și Comisia să considere încercările și inspecțiile de verificare a conformității în funcționare a vehiculelor ca fiind parte a procedurii de verificare a conformității. Selectarea vehiculelor care urmează să facă obiectul respectivei verificări a conformității ar trebui să se bazeze pe o evaluare corespunzătoare a riscurilor, care ia în considerare gravitatea unei posibile neconformități, probabilitatea producerii acesteia, precum și alți posibili indicatori, cum ar fi introducerea vehiculelor cu tehnologii noi instalate, orice istoric sau rapoarte anterioare de neconformitate, rezultatele încercării de teledetecție și preocupările exprimate de către părți terțe recunoscute.

(35) În plus, pentru a verifica conformitatea cu cerințele relevante, Comisia ar trebui să organizeze și să efectueze încercări și inspecții de verificare a conformității care sunt independente de cele efectuate de statele membre în temeiul obligațiilor lor naționale de supraveghere a pieței. În cazul în care astfel de încercări și inspecții se efectuează pe vehiculele înmatriculate, de comun acord cu titularul certificatului de înmatriculare al vehiculului, este important să se țină seama de faptul că vehiculele modificate ar putea să nu fie adecvate pentru o astfel de verificare a conformității. De asemenea, este important să se ia în considerare implicațiile pentru titularul certificatului de înmatriculare al vehiculului, în special în cazul în care titularul este o persoană fizică, caz în care modalitatea adecvată de selectare a vehiculelor este fie prin intermediul unei invitații publice, fie prin intermediul autorităților statelor membre. În cazul în care respectivele încercări și inspecții stabilesc faptul că există o neconformitate sau în cazul în care se constată că o omologare de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte, Comisia ar trebui să aibă dreptul de a iniția acțiuni de remediere la nivelul Uniunii pentru a restabili conformitatea vehiculelor respective și de a investiga motivele pentru care omologarea de tip a fost incorectă. Ar trebui asigurată finanțarea corespunzătoare de la bugetul general al Uniunii pentru a permite efectuarea unor astfel de încercări și inspecții de verificare a conformității.

(36) Pentru a sprijini statele membre în sarcina care le revine de a detecta dispozitivele de manipulare, Comisia a publicat, la 26 ianuarie 2017, Orientări privind evaluarea strategiilor auxiliare de control al emisiilor și prezența dispozitivelor de manipulare în ceea ce privește aplicarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6). În concordanță cu respectivele orientări, activitățile de încercare ale Comisiei, ale autorităților de omologare de tip și ale serviciilor tehnice în scopul detectării dispozitivelor de manipulare ar trebui să aibă în continuare un caracter imprevizibil și ar trebui să includă, de asemenea, condiții de încercare modificate care implică variații ale condițiilor fizice și ale parametrilor de încercare.

(37) Pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță în funcționarea vehiculelor, pentru a asigura protecția ocupanților acestora și a altor participanți la trafic și pentru a asigura protecția mediului și a sănătății, ar trebui continuată armonizarea și adaptarea la progresele tehnice și științifice a cerințelor tehnice și a standardelor de mediu aplicabile vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate.

(38) Atingerea obiectivului prezentului regulament nu ar trebui afectată de faptul că anumite sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pot fi instalate pe vehicule sau în acestea după ce vehiculele respective au fost introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune. Prin urmare, ar trebui luate măsuri adecvate pentru a garanta că sistemele, componentele, unitățile tehnice separate sau piesele și echipamentele care pot fi instalate pe vehicule sau în acestea și care pot afecta în mod semnificativ funcționarea sistemelor esențiale pentru protecția mediului sau pentru siguranța în funcționare fac obiectul controalelor de către autoritatea de omologare înainte de a fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune.

(39) Respectivele măsuri ar trebui să se aplice numai unui număr restrâns de piese sau echipamente. În cazul unui risc grav, Comisia ar trebui, după consultarea părților interesate, să stabilească, cu prioritate, o listă a acestor piese sau echipamente și a cerințelor corespunzătoare. Pentru elaborarea acestei liste, Comisia ar trebui să se asigure în special că piesele de schimb și echipamentele care sunt esențiale pentru controlul emisiilor și siguranță îndeplinesc specificațiile de performanță ale pieselor și echipamentelor originale. Comisia ar trebui, de asemenea, să consulte părțile interesate pe baza unui raport și să depună eforturi pentru realizarea unui echilibru echitabil între cerințele de îmbunătățire a siguranței rutiere și cele de protecție a mediului și între interesele consumatorilor, producătorilor și distribuitorilor menținând totodată concurența pe piața pieselor de schimb.

(40) Sistemul de omologare UE de tip trebuie să permită fiecărui stat membru să confirme că fiecare tip de vehicul și fiecare tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată destinate tipului respectiv de vehicul au fost supuse încercărilor și inspecțiilor prevăzute în prezentul regulament pentru a se verifica conformitatea lor cu cerințele de omologare de tip prevăzute în prezentul regulament și că producătorul a obținut un certificat de omologare pentru acestea. Sistemul de omologare UE de tip obligă producătorii să producă vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat. Un producător de vehicule trebuie să certifice acest lucru prin emiterea unui certificat de conformitate pentru fiecare vehicul. Orice vehicul care deține un certificat de conformitate valabil ar trebui să poată fi pus la dispoziție pe piață și înmatriculat în vederea utilizării în Uniune.

(41) În vederea simplificării schimbului de informații legate de omologarea de tip între autoritățile competente și pentru a face informațiile relevante accesibile publicului, după perioadele de punere în aplicare adecvate, utilizarea de baze de date online cu posibilitate de căutare ar trebui să fie obligatorie. Pentru păstrarea datelor confidențiale, este important ca toate schimburile de date să fie efectuate prin intermediul unor protocoale securizate de schimb de date. O atenție specială ar trebui să se acorde eliminării utilizării necorespunzătoare a datelor, evitându-se inclusiv crearea de prime înregistrări multiple atunci când se utilizează certificate de conformitate în format electronic.

(42) Conformitatea producției reprezintă unul dintre elementele fundamentale ale sistemului de omologare UE de tip și, prin urmare, măsurile stabilite de producător pentru a garanta o astfel de conformitate ar trebui să fie aprobate de autoritatea competentă sau de un serviciu tehnic calificat în mod corespunzător desemnat în acest scop și să facă obiectul unei verificări periodice prin intermediul unor audituri independente periodice. În plus, autoritățile de omologare trebuie să asigure verificarea conformității continue a produselor din industria autovehiculelor în cauză.

(43) Valabilitatea neîntreruptă a omologărilor de tip presupune ca producătorul să informeze autoritatea care a omologat tipul său de vehicul cu privire la orice modificări ale caracteristicilor tipului sau ale cerințelor de siguranță și de performanță de mediu aplicabile tipului respectiv, astfel încât să se poată verifica dacă tipul de vehicul continuă să îndeplinească toate cerințele aplicabile. De asemenea, condițiile pentru modificarea omologărilor de tip ar trebui clarificate pentru a se garanta o aplicare uniformă a procedurilor și a se asigura respectarea cerințelor de omologare de tip în întreaga Uniune, în special pentru a se asigura aplicarea strictă a normelor care fac distincție între omologările de tip modificate și omologările de tip noi. Pentru a se asigura că cele mai recente cerințe sunt implementate pe toate vehiculele noi la un anumit moment în timp, este important ca actele de reglementare enumerate în anexa II să includă nu numai data punerii în aplicare a noilor cerințe pentru noile omologări de tip, ci și data de la care noile cerințe devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate.

(44) Evaluarea riscului grav pentru siguranță și a efectelor nocive pentru sănătatea publică și mediu raportate ar trebui să se desfășoare la nivel național, însă ar trebui să fie asigurată coordonarea la nivelul Uniunii în cazul în care un risc sau efect nociv raportat poate fi extins dincolo de teritoriul unui stat membru, cu scopul de a pune în comun resursele și de a asigura coerența în ceea ce privește acțiunile corective care trebuie luate pentru reducerea riscurilor sau a efectelor nocive identificate.

(45) Pentru a se asigura că toate vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate introduse pe piață oferă un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului, producătorul sau orice alt operator economic din lanțul de aprovizionare ar trebui să ia măsurile corective adecvate, inclusiv retragerea vehiculelor, în cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru utilizatori sau pentru mediu, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 765/2008. Autoritățile de omologare ar trebui să fie împuternicite să evalueze și să verifice dacă aceste măsuri corective sunt adecvate. Autoritățile de omologare ale altor state membre ar trebui să aibă dreptul să adopte măsuri corective și restrictive atunci când consideră că măsurile corective luate de producător nu sunt adecvate.

(46) În cazul în care se aplică măsuri corective, titularii certificatelor de înmatriculare pentru vehiculele afectate nu ar trebui să suporte costul reparațiilor la vehiculele lor, inclusiv în cazurile în care reparațiile au fost efectuate pe cheltuiala titularului certificatului de înmatriculare înainte de adoptarea măsurii corective. Acest lucru nu ar trebui împiedice consumatorii de a recurge la soluții bazate pe dreptul contractual, aplicabil în temeiul legislației Uniunii sau al dreptului intern.

(47) Ar trebui să se asigure o flexibilitate corespunzătoare prin intermediul unor sisteme de omologare alternativă pentru producătorii care produc vehicule în serii mici. Aceștia ar trebui să poată beneficia de avantajele pieței interne, cu condiția ca vehiculele lor să fie conforme cu cerințele specifice de omologare UE de tip pentru vehicule produse în serii mici. Într-un număr limitat de cazuri specifice, este adecvat să se permită omologarea națională de tip pentru seriile mici. Pentru a preveni abuzurile, orice procedură simplificată pentru vehiculele produse în serii mici ar trebui să fie limitată la cazuri care implică o producție foarte restrânsă, în conformitate cu prezentul regulament. Prin urmare, este necesară definirea precisă a conceptului de vehicule produse în serii mici, prin raportare la numărul vehiculelor fabricate, la cerințele care trebuie respectate, precum și la condițiile de introducere pe piață a vehiculelor respective. Este la fel de important să se precizeze un sistem alternativ de omologare pentru vehicule individuale, în special pentru a oferi suficientă flexibilitate în cazul omologării vehiculelor produse în mai multe etape.

(48) Uniunea este o parte contractantă la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite din 20 martie 1958 privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul din 1958 revizuit”)[1]. Uniunea a acceptat un număr semnificativ de regulamente anexate la Acordul din 1958 revizuit și, prin urmare, are obligația să accepte omologările de tip acordate în temeiul regulamentelor respective, ca fiind conforme cu cerințele echivalente din Uniune. În scopul simplificării cadrului pentru omologarea de tip, precum și pentru alinierea acestuia la cadrul internațional al Organizației Națiunilor Unite (ONU), prin Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[2], Uniunea a abrogat directivele sale de omologare de tip specifice și le-a înlocuit cu aplicarea obligatorie a regulamentelor ONU relevante. Pentru a reduce sarcinile administrative aferente procesului de omologare de tip, dacă este cazul, ar trebui să se permită producătorilor de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate să solicite omologarea de tip direct în conformitate cu prezentul regulament, prin intermediul obținerii unei omologări în temeiul regulamentelor ONU relevante menționate în anexele la prezentul regulament.

---

[1] Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul din 1958 revizuit”) (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

[2] Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 200, 31.7.2009, p. 1).

(49) În consecință, regulamentele ONU și amendamentele la acestea în favoarea cărora Uniunea a votat sau pe care Uniunea le aplică în conformitate cu Decizia 97/836/CE, ar trebui să fie încorporate în legislația privind omologarea UE de tip. Prin urmare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei, pentru a modifica anexele la prezentul regulament pentru a se garanta actualizarea în mod regulat a trimiterilor la regulamentele ONU și la amendamentele respective la acestea prevăzute în lista actelor de reglementare relevante.

(50) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, se impune accesul nelimitat la informațiile referitoare la repararea și la întreținerea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informațiile tehnice, precum și o concurență echitabilă pe piața serviciilor care oferă aceste informații. Cerințele de furnizare a informațiilor referitoare la reparații și întreținere sunt prevăzute în prezent în Regulamentele (CE) nr. 715/2007[1] și (CE) nr. 595/2009[2] ale Parlamentului European și ale Consiliului. Cerințele respective ar trebui consolidate în prezentul regulament, iar Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ar trebui modificate în mod corespunzător.

---

1 Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

2 Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

(51) Progresul tehnic, introducerea de noi metode sau tehnici de diagnosticare și de reparare pentru vehicule, cum ar fi accesul de la distanță la informațiile referitoare la vehicule și programele informatice ale acestora nu ar trebui să fragilizeze obiectivul prezentului regulament cu privire la accesul operatorilor independenți la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(52) Pentru a garanta o concurență reală pe piața serviciilor legate de informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor, precum și pentru a clarifica faptul că aceste informații includ, de asemenea, informații care trebuie furnizate operatorilor independenți, alții decât reparatorii, pentru a garanta astfel că piața independentă a reparațiilor și a întreținerii vehiculelor în ansamblu poate concura cu distribuitorii autorizați, indiferent dacă producătorul de vehicule oferă aceste informații distribuitorilor și reparatorilor autorizați sau dacă folosește aceste informații pentru a efectua chiar el repararea și întreținerea, este necesar să se stabilească în detaliu informațiile care să fie furnizate în vederea accesului la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor.

(53) Pentru inspecția vehiculelor, în special pentru componentele de siguranță și de mediu ale acestora, se consideră necesar ca centrele de inspecție și autoritățile competente relevante să aibă acces la informațiile tehnice ale fiecărui vehicul, astfel cum se prevede în Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului[1]. Pentru a facilita respectarea cerințelor prevăzute în directiva respectivă, operatorii independenți ar trebui să aibă acces la informațiile tehnice relevante necesare pentru pregătirea vehiculelor pentru inspecțiile tehnice auto.

[1] Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

(54) Întrucât în prezent nu există nicio procedură structurată comună pentru schimbul de date privind componentele vehiculelor între producătorii de vehicule și operatorii independenți, este necesară definirea unor principii privind un astfel de schimb de date. Comitetul European de Standardizare (CEN) ar trebui să elaboreze în mod oficial o viitoare procedură structurată comună privind formatul standard al schimbului de date, cu toate că mandatul acordat CEN nu stabilește în prealabil nivelul detaliilor pe care le va furniza respectivul standard. Activitatea desfășurată de către CEN ar trebui să reflecte, în special, interesele și nevoile producătorilor de vehicule și pe cele ale operatorilor independenți și ar trebui să ia în considerare, de asemenea, soluții precum formatele de date deschise, descrise de un ansamblu de metadate bine definite, care să fie adaptate infrastructurilor privind tehnologia informației existente.

(55) În vederea asigurării eficacității prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește cerințele de omologare de tip referitoare la performanța de mediu și de siguranță a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[1]. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

[1] JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(56) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să-i fie conferite competențe de executare. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[1].

(57) Statele membre ar trebui să stabilească regimul sancțiunilor aplicabile în cazul nerespectării prezentului regulament și să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile respective ar trebui să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare. Acestea ar trebui, în special, să reflecte riscul pentru siguranță, riscul pentru sănătate sau pentru mediu pe care numărul de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piață l-ar putea reprezenta. Statele membre ar trebui să informeze Comisia cu privire la sancțiunile impuse în fiecare an, pentru a monitoriza coerența punerii în aplicare a respectivelor norme.

(58) În cazul în care efectuează încercări de verificare a conformității, serviciile tehnice ar trebui să fie în măsură să aleagă parametrii încercărilor în mod liber și imprevizibil în limitele prevăzute în actele de reglementare relevante. Acest lucru ar trebui să le ajute pe acestea să verifice dacă vehiculele încercate sunt conforme cu întreaga gamă de parametri, inclusiv cu parametrii care corespund cazului celui mai nefavorabil pentru încercare.

---

[1] Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

(59) Pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate sunt conforme cu prezentul regulament în toate cazurile, acestea ar trebui să fie considerate ca nefiind conforme cu cerințele relevante în cazul în care rezultatele încercărilor nu pot fi verificate empiric de către autoritatea relevantă chiar și atunci când toți parametrii de încercare au fost reproduși sau luați în considerare. Este necesar să se impună sancțiuni operatorilor economici și serviciilor tehnice care falsifică rezultatele încercărilor sau prezintă declarații false sau date incorecte pentru omologarea de tip.

(60) În interesul clarității, al coerenței logice și al simplificării, Directiva 2007/46/CE ar trebui abrogată și înlocuită cu prezentul regulament. Adoptarea prezentului regulament garantează că dispozițiile sunt direct aplicabile și că pot fi actualizate în timp util și într-un mod mai eficient pentru a ține cont mai bine de progresul tehnic și de evoluția reglementărilor înregistrate în contextul Acordului din 1958 revizuit.

(61) În vederea sprijinirii măsurilor corective și restrictive la nivelul Uniunii, Comisia ar trebui să aibă competența de a impune amenzi administrative armonizate operatorilor economici în cazul cărora s-a constatat că au încălcat prezentul regulament, indiferent de locul în care s-a acordat inițial omologarea de tip pentru un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată. Competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în vederea completării prezentului regulament prin stabilirea procedurii, a metodelor de calcul și de colectare a amenzilor administrative pe baza principiilor stabilite în prezentul regulament.

(62) Ori de câte ori măsurile prevăzute de prezentul regulament presupun prelucrarea de date cu caracter personal, aceasta ar trebui să fie efectuată în conformitate cu Regulamentele (UE) 2016/679[1] și (CE) nr. 45/2001[2] ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și cu măsurile naționale de punere în aplicare a respectivelor regulamente. Este important ca producătorii să pună în aplicare toate măsurile necesare pentru a se conforma normelor privind prelucrarea și transmiterea datelor cu caracter personal care sunt generate când vehiculul este utilizat.

(63) Pentru a permite statelor membre și autorităților naționale, precum și operatorilor economici să se pregătească pentru aplicarea noilor norme introduse de prezentul regulament, ar trebui stabilită o dată de aplicare ulterioară datei intrării în vigoare.

---

[1] Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

[2] Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

(64) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume stabilirea dispozițiilor administrative și a cerințelor tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor noi din categoriile M, N și O și pentru omologarea de tip a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, precum și pentru supravegherea pieței acestor vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I

Obiect, domeniu de aplicare și definiții

Articolul 1

Obiect

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

De asemenea, prezentul regulament stabilește dispozițiile privind introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor și a echipamentelor care pot prezenta un risc major pentru funcționarea corectă a sistemelor esențiale ale vehiculelor menționate la articolul 2 alineatul (1).

(2) Prezentul regulament stabilește cerințele pentru supravegherea pieței vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul omologării. De asemenea, prezentul regulament stabilește cerințele pentru supravegherea pieței pentru piesele și echipamentele pentru aceste vehicule.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile M și N și remorcilor acestora din categoria O destinate utilizării pe drumurile publice, inclusiv vehiculelor din aceste categorii concepute și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cât și pieselor și echipamentelor concepute și fabricate pentru a fi instalate pe aceste vehicule și remorcile lor.

(2) Prezentul regulament nu se aplică următoarelor vehicule:

(a) vehiculelor agricole sau forestiere, astfel cum au fost definite în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[1];

(b) vehiculelor cu două sau trei roți și cvadriciclurilor, astfel cum au fost definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[2];

(c) vehiculelor cu șenile;

(d) vehiculelor concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de forțele armate.

---

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

[2] Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

(3) Pentru următoarele vehicule, producătorul poate solicita omologarea de tip sau omologarea individuală în temeiul prezentului regulament, cu condiția ca vehiculele respective să îndeplinească cerințele din prezentul regulament:

(a) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal pe șantiere sau în cariere, porturi sau aeroporturi;

(b) vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice;

(c) orice vehicul autopropulsat conceput și fabricat în mod specific pentru efectuarea de lucrări care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul de persoane sau pentru transportul de marfă și care nu este un utilaj montat pe șasiul unui autovehicul.

Astfel de omologări nu aduc atingere aplicării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului[1].

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

(4) În temeiul prezentului regulament, producătorul poate solicita omologarea individuală pentru următoarele tipuri de vehicule:

(a) vehicule destinate exclusiv curselor automobilistice organizate pe drum;

(b) prototipuri de vehicule folosite în circulația rutieră, pe răspunderea unui producător, pentru a efectua un program de încercări specific, cu condiția ca acestea să fi fost special concepute și fabricate în acest scop.

Articolul 3

Definiții

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

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

2. „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 relevante prevăzute în prezentul regulament;

3. „omologare națională de tip” înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante prevăzute în legislația unui stat membru, valabilitatea unei astfel de omologări fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;

4. „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 omologată de tip;

5. „certificat de conformitate” înseamnă documentul eliberat de către producător care certifică faptul că un vehicul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat și respectă toate actele de reglementare care erau aplicabile în momentul fabricării sale;

6. „omologare individuală a unui vehicul” înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cu cerințele tehnice relevante pentru omologarea UE individuală a vehiculelor sau pentru omologarea națională individuală a vehiculelor;

7. „omologare de tip a întregului vehicul” înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;

8. „omologare de tip în mai multe etape” înseamnă procedura prin care una sau mai multe autorități de omologare certifică faptul că, în funcție de stadiul său de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

9. „omologare de tip în etape succesive” înseamnă o procedură constând în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare UE de tip sau certificate de omologare ONU de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care conduce, în etapa finală, la omologarea de tip a întregului vehicul;

10. „omologare de tip într-o singură etapă” înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare certifică, printr-o operație unică, faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, considerate ca un ansamblu, respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

11. „omologare de tip mixtă” înseamnă o omologare de tip în etape succesive în cazul căreia una sau mai multe omologări de tip ale unor sisteme sunt obținute în ultima etapă a omologării de tip a întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea certificatelor de omologare UE de tip pentru sistemele respective;

12. „omologare de tip a unui sistem” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de sistem respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;

13. „omologare de tip a unei unități tehnice separate” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate;

14. „omologare de tip a unei componente” înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de componentă independentă de un vehicul respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;

15. „vehicul” înseamnă orice autovehicul sau remorca acestuia;

16. „autovehicul” înseamnă orice vehicul cu motor, care este conceput și fabricat pentru a se deplasa prin propriile sale mijloace, care are cel puțin patru roți, este complet, completat sau incomplet și care are o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;

17. „remorcă” înseamnă orice vehicul cu roți fără autopropulsie, conceput și fabricat pentru a fi tractat de un autovehicul, care se poate articula cel puțin în jurul unei axe orizontale perpendiculare pe planul median longitudinal și în jurul unei axe verticale paralele cu planul median longitudinal al autovehiculului de tractare;

18. „sistem” înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau a mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau oricărora dintre actele de reglementare enumerate în anexa II;

19. „componentă” înseamnă un dispozitiv destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip independent de un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau oricărora dintre actele de reglementare enumerate în anexa II, atunci când actul de reglementare specific cuprinde dispoziții exprese în acest sens;

20. „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care este destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip separat de vehicul, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau oricărora dintre actele de reglementare enumerate în anexa II, atunci când actul de reglementare specific cuprinde dispoziții exprese în acest sens;

21. „piese” înseamnă bunuri utilizate la asamblarea, repararea sau întreținerea unui vehicul, precum și piese de schimb;

22. „echipamente” înseamnă bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate la un vehicul sau pot fi instalate pe acesta;

23. „piese de schimb” înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un vehicul pentru a înlocui piesele originale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri necesare pentru funcționarea autovehiculului, cu excepția combustibilului;

24. „vehicul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unei omologări de tip în mai multe etape;

25. „vehicul incomplet” înseamnă orice vehicul a cărui completare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;

26. „vehicul completat” înseamnă un vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;

27. „vehicul complet” înseamnă un vehicul care nu trebuie să fie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;

28. „vehicul de sfârșit de serie” înseamnă un vehicul care face parte dintr-un stoc și care, din cauza intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în temeiul cărora acesta nu a fost omologat de tip, nu poate sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune;

29. „vehicul alimentat cu carburanți alternativi” înseamnă un vehicul conceput astfel încât să poată funcționa cu cel puțin un tip de carburant care poate fi fie de natură gazoasă, la presiunea și temperatura atmosferică, fie obținut în mod substanțial din uleiuri neminerale;

30. „vehicul fabricat în serie mică” înseamnă un tip de vehicul al cărui număr de unități care sunt puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune nu depășește limitele cantitative anuale stabilite în anexa V;

31. „vehicul cu destinație specială” înseamnă un vehicul din categoriile M, N sau O având caracteristici tehnice specifice care îi permit să îndeplinească o funcție care necesită adaptări sau echipamente speciale;

32. „tip de vehicul” înseamnă o grupă specifică de vehicule care au în comun cel puțin criteriile precizate în partea B din anexa I, inclusiv un grup de vehicule care includ variante și versiuni ale acestora;

33. „semi-remorcă” înseamnă un vehicul tractat la care axa sau axele se află în spatele centrului de greutate al vehiculului (când acesta este încărcat uniform) și care este prevăzut cu un dispozitiv de prindere care permite forțelor orizontale și verticale să fie transmise vehiculului tractor;

34. „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile de supraveghere a pieței și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, precum și piesele și echipamentele puse la dispoziție pe piață sunt conforme cu cerințele prevăzute în legislația de armonizare relevantă a Uniunii și nu pun în pericol sănătatea, siguranța, mediul sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;

35. „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă autoritatea sau autoritățile naționale responsabile cu supravegherea pieței pe teritoriul statului membru;

36. „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea sau autoritățile unui stat membru, notificată (notificate) Comisiei de către statul membru respectiv, responsabilă (responsabile) de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau ale omologării individuale a unui vehicul, de procesul de autorizare pentru piese și echipamente, de acordarea omologării și, după caz, de retragerea sau refuzul de a acorda omologarea de tip, de legătura ca și punct de contact cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de asigurarea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției;

37. „autoritate națională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată în și responsabilă pentru supravegherea pieței, controlul la frontieră sau înmatricularea într-un stat membru în ceea ce privește vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele;

38. „serviciu tehnic” înseamnă o organizație sau un organism desemnat(ă) de autoritatea de omologare drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității pentru efectuarea evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții;

39. „organism național de acreditare” înseamnă un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;

40. „producător” înseamnă o persoană fizică sau juridică responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau pentru omologarea individuală ori pentru procesul de autorizare a pieselor și echipamentelor, pentru asigurarea conformității producției și pentru aspectele privind supravegherea pieței legate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa și echipamentul respective produse, indiferent dacă persoana respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și fabricație ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective;

41. „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 denumirea producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;

42. „importator” înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii, care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament care a fost fabricat(ă) într-o țară terță;

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

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

45. „operator independent” înseamnă o persoană fizică sau juridică, alta decât un comerciant autorizat sau un reparator autorizat, care este implicată direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor și care include reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, de unelte sau de piese de schimb, precum și editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercări, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipamente pentru vehicule alimentate cu combustibil alternativ; operator independent înseamnă, de asemenea, reparatori, comercianți și distribuitori autorizați din cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule în raport cu care aceștia nu fac parte din sistemul de distribuție al producătorului vehiculului;

46. „reparator autorizat” înseamnă o persoană fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;

47. „reparator independent” înseamnă o persoană fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care nu operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;

48. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului” înseamnă toate informațiile, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații, care sunt necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service și inspectarea unui vehicul, pregătirea acestuia pentru inspecția tehnică, repararea, reprogramarea, reinițializarea unui vehicul sau care sunt necesare pentru sprijinul pentru diagnosticarea la distanță a unui vehicul sau pentru instalarea de piese și echipamente pe un vehicul și pe care producătorul le furnizează partenerilor săi, comercianților și reparatorilor autorizați sau care sunt utilizate de producător pentru reparații și întreținere;

49. „informații privind sistemul de diagnosticare la bord (OBD) al vehiculului” înseamnă informațiile generate de un sistem aflat la bordul unui vehicul sau care este conectat la un motor și care este capabil să detecteze o defecțiune și, dacă este cazul, să indice apariția acesteia printr-un sistem de alarmă, să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor informații stocate în memoria unui calculator și să comunice informațiile respective în exterior;

50. „introducere pe piață” înseamnă punerea la dispoziție pentru prima dată în Uniune a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente;

51. „punere la dispoziție pe piață” înseamnă orice furnizare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament spre distribuire sau utilizare pe piață în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;

52. „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare în Uniune, în scopul destinat, a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente;

53. „înmatriculare” înseamnă o autorizare administrativă pentru punerea în funcțiune în traficul rutier a unui vehicul omologat, care implică identificarea vehiculului și emiterea unui număr de serie pentru acesta, denumit număr de înmatriculare, care poate fi permanent sau temporar;

54. „metodă de încercare virtuală” înseamnă simulări pe calculator, inclusiv calcule, pentru a demonstra că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice dintr-un act de reglementare enumerat în anexa II fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate;

55. „cerințe alternative” înseamnă dispoziții administrative și cerințe tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță în funcționare, de protecție a mediului și de securitate în muncă echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul prevăzut de unul sau mai multe dintre actele de reglementare enumerate în anexa II;

56. „evaluare la fața locului” înseamnă o verificare la sediul unui serviciu tehnic sau al unuia dintre subcontractanții sau filialele acestuia;

57. „evaluare la fața locului în scop de supraveghere” înseamnă o evaluare periodică de rutină la fața locului care nu este nici evaluarea la fața locului realizată pentru desemnarea inițială a serviciului tehnic sau al unuia dintre subcontractanții sau filialele acestuia, nici evaluarea la fața locului realizată pentru reînnoirea respectivei desemnări;

58. „data de fabricație a vehiculului” înseamnă data la care a fost finalizată fabricarea unui vehicul în conformitate cu omologarea obținută de producător.

Articolul 4

Categorii de vehicule

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

(a) Categoria M cuprinde autovehicule concepute și fabricate în principal pentru transportul de persoane și al bagajelor acestora, subdivizată în:

(i) Categoria M_1: autovehicule cu cel mult opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului și fără spațiu pentru pasageri în picioare, indiferent dacă numărul locurilor așezate este limitat la locul așezat al conducătorului auto;

(ii) Categoria M_2: autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare; și

(iii) Categoria M_3: autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare;

(b) Categoria N cuprinde autovehiculele concepute și fabricate în principal pentru transportul de marfă, subdivizată în:

(i) Categoria N_1: autovehicule cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone;

(ii) Categoria N_2: autovehicule cu o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar care nu depășește 12 tone; și

(iii) Categoria N_3: autovehicule cu o masă maximă care depășește 12 tone;

(c) Categoria O cuprinde remorcile, subdivizată în:

(i) Categoria O_1: remorci cu o masă maximă care nu depășește 0,75 tone;

(ii) Categoria O_2: remorci cu o masă maximă care depășește 0,75 tone, dar care nu depășește 3,5 tone;

(iii) Categoria O_3: remorci cu o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar care nu depășește 10 tone; și

(iv) Categoria O_4: remorci cu o masă maximă care depășește 10 tone.

(2) Criteriile pentru clasificarea autovehiculelor, tipurilor de autovehicule, variantelor și versiunilor sunt prevăzute în anexa I.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei I în ceea ce privește tipurile de vehicule și tipurile de caroserie pentru a ține seama de progresul tehnic.

Capitolul II
Obligații generale

Articolul 5
Cerințe tehnice

(1) Vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate sunt în conformitate cu cerințele prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa II.

(2) Se consideră că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate sunt neconforme cu prezentul regulament, în special în următoarele cazuri:

(a) dacă se abat de la datele cuprinse în certificatele de omologare UE de tip și în anexele la acestea sau de la datele descriptive din rapoartele de încercare peste nivelul prevăzut de actul de reglementare relevant;

(b) dacă nu au fost îndeplinite, în conformitate cu toate condițiile prevăzute de actul de reglementare relevant, criteriile de performanță sau valorile limită pentru producția de serie, prevăzute în actul de reglementare relevant;

(c) dacă autoritățile de omologare, autoritățile de supraveghere a pieței sau Comisia nu pot reproduce, în conformitate cu toate condițiile prevăzute în actul de reglementare relevant, oricare dintre informațiile furnizate de producător în fișa de informații.

În evaluarea conformității în sensul prezentului alineat se iau în considerare numai verificările, încercările, inspecțiile și evaluările realizate de autoritățile de omologare, autoritățile de supraveghere a pieței sau Comisie sau în numele acestora.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei II pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice și în materie de reglementare prin introducerea și actualizarea trimiterilor la actele de reglementare care cuprind cerințele pe care vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate trebuie să le respecte.

Articolul 6

Obligațiile statelor membre

(1) Statele membre instituie sau desemnează propriile autorități de omologare și autorități de supraveghere a pieței. Statele membre notifică Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților respective.

Această notificare include denumirea respectivelor autorități, adresele acestora, inclusiv adresele electronice, și domeniile de competență ale acestora. Comisia publică pe site-ul său de internet o listă a autorităților de omologare și a autorităților de supraveghere a pieței, inclusiv detaliile de contact ale acestora.

Statele membre se asigură că propriile autorități de omologare și autorități de supraveghere a pieței respectă o separare strictă a rolurilor și responsabilităților și că acestea funcționează independent unele de celelalte. Respectivele autorități pot fi în cadrul aceleiași organizații, cu condiția ca activitățile lor să fie gestionate în mod autonom, ca parte a unor structuri separate.

(2) În cazul în care un stat membru are mai mult de o autoritate de omologare responsabilă de omologarea vehiculelor, inclusiv de omologarea individuală a vehiculelor, acesta desemnează una dintre ele care are competența de a acorda omologări de tip în calitate de unică autoritate de omologare care este responsabilă de schimbul de informații cu autoritățile competente în materie de omologare ale celorlalte state membre, în sensul articolului 11, și de îndeplinirea obligațiilor prevăzute în capitolul XV.

(3) În cazul în care un stat membru are mai mult de o autoritate de supraveghere a pieței responsabilă de supravegherea pieței, acesta desemnează una dintre acestea în calitate de unică autoritate de supraveghere a pieței care este responsabilă de schimbul de informații cu autoritățile de supraveghere a pieței ale celorlalte state membre, în sensul articolului 11.

(4) Statele membre permit introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune numai a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care respectă prezentul regulament.

(5) Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care respectă prezentul regulament, cu excepția cazurilor prevăzute în capitolul XI.

Prin derogare de la primul paragraf al prezentului alineat, statele membre pot decide să nu permită circulația pe drumuri, introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor cărora li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament, dar care depășesc dimensiunile, greutățile și sarcinile pe osii armonizate, prevăzute în anexa I la Directiva 96/53/CE a Consiliului[1].

[1] Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

(6) În conformitate cu prezentul regulament și 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.

(7) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că autoritățile de supraveghere a pieței au dreptul, în cazul în care acestea consideră că este necesar și justificat, să intre în incintele operatorilor economici de pe teritoriul lor și să ridice orice eșantioane necesare de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate pentru efectuarea unor încercări de conformitate.

(8) Statele membre reexaminează și evaluează periodic derularea activităților lor de omologare de tip. Astfel de reexaminări și evaluări se efectuează cel puțin o dată la fiecare patru ani, iar rezultatele acestora sunt comunicate Comisiei și forumului pentru schimbul de informații privind respectarea legii menționat la articolul 11 („forumul”).

Statul membru pune la dispoziția publicului un rezumat al rezultatelor reexaminărilor și evaluărilor periodice.

Statele membre informează Comisia și forumul cu privire la modul în care abordează recomandările menționate la articolul 11 alineatul (5) emise de forum.

(9) Statele membre reexaminează și evaluează periodic derularea activităților lor de supraveghere a pieței. Astfel de reexaminări și evaluări se efectuează cel puțin o dată la fiecare patru ani, iar rezultatele acestora sunt comunicate Comisiei și forumului.

Statele membre pun la dispoziția publicului un rezumat al rezultatelor reexaminărilor și evaluărilor periodice.

Statele membre informează Comisia și cu privire la modul în care abordează recomandările menționate la articolul 11 alineatul (5) emise de forum.

(10) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii criteriilor comune pentru formatul de prezentare a informațiilor privind reexaminarea și evaluarea menționate la alineatele (8) și (9) de la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Articolul 7

Obligațiile autorităților de omologare

(1) Autoritățile de omologare acordă omologare numai pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care respectă prezentul regulament.

(2) Autoritățile de omologare își îndeplinesc sarcinile în mod independent și imparțial. Acestea păstrează confidențialitatea pentru a proteja secretele comerciale, sub rezerva obligației prevăzute la articolul 9 alineatul (4) de a pune la dispoziția Comisiei informații și a oricăror alte obligații de publicare aplicabile prevăzute de dreptul Uniunii în vederea protejării intereselor utilizatorilor din Uniune.

Autoritățile de omologare cooperează eficient și eficace și fac schimb de informații relevante pentru rolul și atribuțiile lor.

(3) În scopul de a permite autorităților de supraveghere a pieței să efectueze verificări, autoritățile de omologare pun la dispoziția autorităților de supraveghere a pieței informațiile necesare în legătură cu omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul încercărilor de verificare a conformității. Aceste informații includ cel puțin informațiile înscrise în certificatul de omologare UE de tip și în anexele sale menționate la articolul 28 alineatul (1). Autoritățile de omologare furnizează respectivele informații autorităților de supraveghere a pieței fără întârzieri nejustificate.

(4) În cazul în care o autoritate de omologare a fost informată în conformitate cu capitolul XI, că există suspiciuni că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată prezintă un risc grav sau că este în neconformitate, aceasta ia toate măsurile necesare pentru a examina omologarea de tip acordată și, acolo unde este cazul, pentru a corecta sau retrage omologarea de tip în funcție de motivele și de gravitatea abaterilor demonstrate.

Articolul 8

Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței

(1) Autoritățile de supraveghere a pieței efectuează verificări periodice pentru a controla respectarea de către vehicule, sisteme, componente și unitățile tehnice separate a cerințelor relevante. Astfel de verificări se efectuează la o scară adecvată prin intermediul unor verificări ale documentelor și, unde este cazul, al unor încercări în laborator și în trafic efectuate pe baza unor eșantioane relevante din punct de vedere statistic.

La efectuarea acestor verificări, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama de:

(a) principiile consacrate în materie de evaluare a riscurilor;

(b) reclamațiile justificate; și

(c) orice altă informație relevantă, inclusiv informațiile comunicate în cadrul forumului și orice rezultate ale încercărilor publicate de părțile terțe recunoscute care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 13 alineatul (10).

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), autoritățile de supraveghere a pieței din fiecare stat membru efectuează un număr minim de încercări ale vehiculelor pe an. Respectivul număr minim de încercări pentru fiecare stat membru este de o încercare la fiecare 40 000 de autovehicule noi înmatriculate în respectivul stat membru în anul anterior, dar nu mai puțin de cinci încercări.

Fiecare încercare verifică conformitatea cu actele de reglementare aplicabile enumerate în anexa II.

(3) Autoritățile de supraveghere a pieței care efectuează mai mult de cinci încercări pe an efectuează cel puțin 20 % din numărul minim de încercări sub forma testelor legate de emisii comparabile cu încercările pentru omologare de tip care acoperă toate cerințele aplicabile legate de emisii ale tipului încercat prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa II.

(4) Autoritatea de supraveghere a pieței dintr-un stat membru poate conveni cu autoritatea de supraveghere a pieței din alt stat membru ca autoritatea de supraveghere a pieței din acel alt stat membru să efectueze încercările necesare în temeiul alineatelor (2) și (3).

(5) Autoritatea de supravegherea a pieței dintr-un stat membru poate conveni cu Comisia ca aceasta să efectueze încercările în conformitate cu alineatul (3) pe cheltuiala statului membru respectiv. Orice încercare efectuată în temeiul prezentului alineat contribuie la numărul minim de încercări necesar în temeiul alineatului (2).

(6) Fiecare stat membru elaborează în fiecare an o prezentare generală cuprinzătoare a verificărilor sale de supraveghere a pieței pe care intenționează să le realizeze și o transmite forumului până la 1 martie.

(7) Fiecare stat membru redactează la fiecare doi ani un raport cu privire la constatările sale în urma oricărei încercări de verificare a conformității pe care a efectuat-o în cursul celor doi ani precedenți. Respectivul raport se transmite forumului până la data de 30 septembrie a anului următor expirării perioadei de doi ani în cauză.

(8) Autoritățile de supraveghere a pieței le solicită operatorilor economici să pună la dispoziția autorităților documentele, informațiile și alte specificații tehnice, inclusiv accesul la software și la algoritmi, pe care autoritățile le consideră necesare în vederea desfășurării activităților de supraveghere a pieței.

(9) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama în mod corespunzător de certificatele de conformitate, de mărcile de omologare de tip sau de certificatele de omologare de tip prezentate de operatorii economici.

(10) Autoritățile de supraveghere a pieței iau măsurile necesare pentru a atenționa utilizatorii de pe teritoriile statelor lor membre, într-un interval de timp corespunzător, cu privire la riscurile pe care ele sau Comisia le-au identificat în legătură cu orice vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, pentru a preveni sau reduce riscul de vătămare sau de producere a vreunei alte daune, inclusiv punând la dispoziție astfel de informații pe site-ul de internet al autorității de supraveghere a pieței.

Autoritățile de supraveghere a pieței cooperează cu operatorii economici la acțiunile care ar putea preveni sau reduce riscurile provocate de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost puse la dispoziție pe piață de către respectivii operatori.

(11) În cazul în care decid să retragă de pe piață un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată, în conformitate cu capitolul XI, autoritățile de supraveghere a pieței ale unui stat membru informează operatorul economic în cauză și autoritatea de omologare corespunzătoare.

(12) Autoritățile de supraveghere a pieței își îndeplinesc sarcinile în mod independent și imparțial. Acestea păstrează confidențialitatea pentru a proteja secretele comerciale, sub rezerva obligației prevăzute la articolul 9 alineatul (4) de a pune la dispoziția Comisiei informații și a oricăror alte obligații de publicare aplicabile prevăzute de dreptul Uniunii în vederea protejării intereselor utilizatorilor din Uniune.

(13) Autoritățile de supraveghere a pieței din diferitele state membre își coordonează activitățile de supraveghere a pieței, cooperează între ele și împărtășesc rezultatele respectivelor activități între ele și cu forumul. După caz, autoritățile de supraveghere a pieței convin asupra repartizării sarcinilor și asupra specializărilor.

(14) Dacă într-un stat membru există mai multe autorități responsabile cu supravegherea pieței sau cu controalele la frontierele externe, autoritățile în cauză cooperează eficient și eficace și își împărtășesc informațiile ce țin de rolurile și atribuțiile lor respective.

(15) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii criteriilor comune de determinare a proporției adecvate a verificărilor de conformitate menționate la alineatul (1) de la prezentul articol și a stabilirii criteriilor comune pentru formatul prezentării menționate la alineatul (6) și respectiv al raportării menționate la alineatul (7) de la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Articolul 9

Verificarea conformității de către Comisie

(1) Comisia organizează și efectuează, pe cheltuiala sa, încercări și inspecții, pentru a verifica dacă vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate respectă cerințele relevante.

Încercările și inspecțiile se efectuează, printre altele, prin intermediul unor încercări în laborator și în trafic, pe baza unor eșantioane relevante din punct de vedere statistic, și sunt completate cu verificări ale documentelor.

Atunci când efectuează respectivele încercări și inspecții, Comisia ține seama de:

(a) principiile consacrate în materie de evaluare a riscului;

(b) reclamațiile justificate; și

(c) orice alte informații relevante, inclusiv de informațiile comunicate în cadrul forumului, de rezultatele încercărilor publicate de către părți terțe recunoscute care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 13 alineatul (10), informații cu privire la noile tehnologii de pe piață și rapoartele rezultate din teledetecția în trafic.

Comisia poate încredința îndeplinirea încercărilor și inspecțiilor serviciilor tehnice, caz în care serviciul tehnic acționează în numele Comisiei. Atunci când Comisia încredințează îndeplinirea încercărilor sau a inspecțiilor serviciilor tehnice în sensul prezentului articol, Comisia se asigură că serviciul tehnic utilizat este altul decât serviciul tehnic care a efectuat încercarea inițială în vederea omologării de tip.

Încercările și inspecțiile respective se pot efectua:

(a) pe vehicule noi furnizate de producători sau de alt operator economic, astfel cum se prevede la alineatul (2);

(b) pe vehicule înmatriculate în acord cu titularul certificatului de înmatriculare al vehiculului.

(2) Producătorii care dețin omologări de tip sau alți operatori economici pun la dispoziția Comisiei, la cerere și în schimbul unei compensații echitabile, un număr relevant din punct de vedere statistic de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate selecționate de Comisie din cadrul producției lor, care sunt reprezentative pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate disponibile pentru introducerea pe piață în conformitate cu omologarea de tip respectivă. Astfel de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate se pun la dispoziție pentru încercare la momentul și locul și pentru perioada specificate de Comisie.

(3) Înainte de efectuarea de către Comisie a încercărilor și inspecțiilor sale, aceasta notifică statul membru în care a fost acordată omologarea de tip, precum și statul membru în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată a fost pusă la dispoziție pe piață.

Statele membre cooperează cu Comisia atunci când aceasta efectuează încercările și inspecțiile.

(4) În scopul de a permite Comisiei să efectueze încercările și inspecțiile conform prezentului articol, statele membre pun fără întârziere la dispoziția Comisiei informațiile necesare referitoare la omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul încercărilor de verificare a conformității vehiculelor. Informațiile respective includ cel puțin informațiile înscrise în certificatul de omologare UE de tip și în anexele sale menționate la articolul 28 alineatul (1).

(5) Producătorii pun la dispoziție Comisiei, cu titlu gratuit și fără întârzieri nejustificate, orice date care sunt necesare pentru verificarea conformității și care nu sunt disponibile în certificatul de omologare UE de tip și în anexele sale menționate la articolul 28 alineatul (1).

Astfel de date includ toți parametrii și setările necesare pentru recrearea cu exactitate a condițiilor de încercare care au fost utilizate la momentul încercării în vederea obținerii omologării de tip. Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea definirii datele care urmează a fi puse la dispoziție, sub rezerva protecției secretelor comerciale și a protecției datelor cu caracter personal, în conformitate cu legislația Uniunii și cu dreptul intern. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(6) În cazul în care constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele de omologare de tip prevăzute de prezentul regulament, că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu respectă omologarea de tip sau că omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte, Comisia inițiază procedura prevăzută la articolul 53 sau la articolul 54.

În cazul în care încercările și inspecțiile pun sub semnul întrebării însăși corectitudinea omologării de tip, Comisia informează imediat autoritatea sau autoritățile de omologare în cauză, precum și forumul.

Comisia informează autoritățile de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței relevante pentru ca acestea să ia măsuri adecvate de atenționare a utilizatorilor din Uniune, într-un interval de timp adecvat, cu privire la orice neconformitate pe care a identificat-o în legătură cu orice vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, pentru a preveni sau reduce riscul de vătămare sau de producere a vreunei alte daune.

Comisia pune la dispoziția publicului un raport cu privire la constatările sale în urma oricărei încercări de verificare a conformității pe care a efectuat-o și transmite aceste constatări statelor membre și forumului. Raportul respectiv cuprinde detalii cu privire la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care au fost evaluate și identitatea producătorului în cauză, precum și o scurtă descriere a constatărilor, inclusiv natura neconformității, dacă este cazul.

Articolul 10

Evaluări ale Comisiei

(1) Comisia organizează și realizează evaluări ale procedurilor instituite de autoritățile de omologare care au acordat omologări UE de tip în cei cinci ani precedenți evaluării, în special ale procedurilor pentru acordarea omologărilor de tip, pentru respectarea conformității producției și pentru desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice. Astfel de evaluări includ o analiză prin prelevare aleatorie de eșantioane din omologările de tip acordate în conformitate cu cerințele aplicabile, prevăzute la articolul 26 alineatul (2) litera (c) în cei cinci ani precedenți evaluării.

(2) Evaluările au drept scop sprijinirea autorităților de omologare care acordă omologări UE de tip pentru a asigura aplicarea uniformă a prezentului regulament și pentru a face schimb de bune practici.

(3) Evaluările se realizează în conformitate cu legislația statului membru în cauză, ținând seama în mod corespunzător de drepturile autorităților în cauză și se supun principiului proporționalității. Comisia își îndeplinește atribuțiile în mod independent și imparțial și respectă confidențialitatea pentru a proteja secretele comerciale în conformitate cu legislația aplicabilă. Comisia suportă costurile ocazionate de astfel de evaluări.

(4) Autoritățile de omologare în cauză facilitează evaluarea prin cooperarea cu Comisia, acordându-i acesteia orice asistență necesară și furnizându-i orice documente necesare.

(5) Comisia se asigură că personalul care participă la evaluare este suficient de calificat și instruit în mod adecvat. Comisia informează statele membre și autoritățile de omologare în cauză cu suficient timp înainte de evaluare cu privire la data de la care evaluarea urmează să înceapă și cu privire la identitatea personalului care urmează să realizeze evaluarea. Durata evaluării la sediul autorității de omologare în cauză nu depășește în mod normal două zile și nu depășește în niciun caz trei zile.

(6) Fiecare autoritate de omologare care a acordat cel puțin o omologare UE de tip pentru o perioadă de cinci ani este evaluată de Comisie o singură dată în perioada respectivă.

Prin derogare de la primul paragraf, evaluarea unei autorități de omologare poate fi mai puțin frecventă în cazul în care Comisia consideră că prima evaluare a respectivei autorități demonstrează că procedurile instituite asigură aplicarea eficace a prezentului regulament, luând în considerare domeniul de aplicare și gama omologărilor UE de tip acordate.

(7) Comisia comunică forumului rezultatul evaluării, inclusiv eventualele recomandări, și pune la dispoziția publicului un rezumat al rezultatelor. Forumul analizează rezultatele evaluării.

(8) Statele membre raportează Comisiei și forumului cu privire la modul în care abordează toate recomandările incluse în rezultatul evaluării.

(9) Ținând seama în mod corespunzător de considerentele exprimate de forum, Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii criteriilor comune de determinare a domeniului de aplicare și a metodologiei utilizate pentru evaluare, a compoziției echipei de evaluare, a planului pentru evaluările care acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și a condițiilor specifice în temeiul cărora frecvența evaluărilor poate fii redusă. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Articolul 11

Forumul pentru schimbul de informații privind respectarea legii

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

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

Ori de câte ori este cazul, serviciile tehnice, părțile terțe recunoscute care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 13 alineatul (10), reprezentanții Parlamentului European, ai industriei sau ai operatorilor economici relevanți precum și ai părților interesate implicate în aspecte legate de siguranță și de mediu pot fi invitați ca observatori la forum, în conformitate cu normele de procedură menționate la alineatul (7) din prezentul articol.

Sarcinile consultative ale forumului au drept obiectiv promovarea celor mai bune practici pentru a se facilita interpretarea uniformă și punerea în aplicare a prezentului regulament, schimbul de informații privind problemele legate de aplicare, cooperarea, în special în ceea ce privește evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice, dezvoltarea de metode și instrumente de lucru, elaborarea unei proceduri de schimb electronic de informații și evaluarea proiectelor de aplicare armonizată și a sancțiunilor.

(2) Forumul ia în considerare:

(a) aspecte legate de interpretarea uniformă a cerințelor prevăzute în prezentul regulament și în actele de reglementare prevăzute în anexa II la punerea în aplicare a cerințelor respective;

(b) rezultatele activităților referitoare la omologarea de tip și la supravegherea pieței care au fost desfășurate de statele membre în conformitate cu articolul 6 alineatele (8) și (9);

(c) rezultatele încercărilor și inspecțiilor efectuate de către Comisie în conformitate cu articolul 9;

(d) evaluările efectuate de către Comisie în conformitate cu articolul 10;

(e) rapoartele de încercare care semnalează o posibilă neconformitate prezentate de părțile terțe recunoscute care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 13 alineatul (10);

(f) rezultatele activităților privind conformitatea producției desfășurate de către autoritățile de omologare în conformitate cu articolul 31;

(g) informațiile prezentate de către statele membre în temeiul articolului 67 alineatul (6) cu privire la procedurile lor de evaluare, desemnare și notificare a serviciilor tehnice, precum și de monitorizare a acestora din urmă;

(h) aspecte de relevanță generală în ceea ce privește punerea în aplicare a cerințelor prevăzute de prezentul regulament referitoare la evaluarea, la desemnarea și la monitorizarea serviciilor tehnice în conformitate cu articolul 67 alineatul (10) și cu articolul 78 alineatul (4);

(i) încălcări săvârșite de operatorii economici;

(j) punerea în aplicare a măsurilor corective sau restrictive prevăzute în capitolul XI;

(k) planificarea, coordonarea și rezultatele activităților de supraveghere a pieței;

(l) aspecte legate de accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor, precum și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, prevăzute în capitolul XIV și, în special, aspecte legate de punerea în aplicare a procedurilor instituite în temeiul articolului 65.

(3) Pe baza informațiilor rapoartelor prezentate de statele membre în conformitate cu articolul 8 alineatul (7), Comisia pune la dispoziția publicului, la fiecare doi ani, un raport de sinteză privind activitățile de supraveghere a pieței.

(4) În fiecare an, Comisia prezintă Parlamentului European o sinteză a activităților forumului.

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

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

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

(7) Forumul își stabilește regulamentul de procedură.

Articolul 12

Schimbul de date on-line

(1) Comisia și statele membre utilizează sistemul electronic comun și securizat, menționat la articolul 27, pentru schimbul de informații referitoare la certificatele de omologare UE de tip si anexele acestora menționate la articolul 28 alineatul (1), inclusiv în ceea ce privește orice rapoarte de încercare, precum și modificările, refuzurile sau retragerile oricărei omologări UE de tip.

Comisia și statele membre utilizează Sistemul de Informare Rapidă (RAPEX) instituit în temeiul Directivei 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului[1] și Sistemul de informare și comunicare pentru supravegherea pieței (ICSMS) instituit în temeiul Regulamentului (CE) Nr. 765/2008 pentru supravegherea pieței, rechemări și alte activități relevante între autoritățile de supraveghere a pieței, statele membre și Comisie.

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

(2) Începând cu … [opt ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre pun la dispoziția publicului, prin numărul de identificare al vehiculului, certificatul de conformitate al fiecărui vehicul sub formă de date structurate în format electronic în cadrul sistemului electronic comun și securizat de schimb de informații, în conformitate cu articolul 37.

Începând cu … [opt ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre pun la dispoziția publicului informațiile conținute în certificatul de conformitate, cu excepția numerelor de identificare ale vehiculelor, sub formă de date structurate în format electronic, în cadrul sistemului electronic comun și securizat de schimb de informații, în conformitate cu articolul 37.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii formatului și a criteriilor de acces public în ceea ce privește informațiile menționate la primul și al doilea paragraf de la prezentul alineat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(3) Comisia adoptă toate măsurile necesare pentru a institui o interfață între sistemul electronic comun și securizat de schimb de informații, menționat la articolul 27, RAPEX și ICSMS pentru a facilita activitățile de supraveghere a pieței și a asigura coordonarea, coerența și precizia informațiilor furnizate consumatorilor și părților terțe.

(4) Statele membre utilizează sistemul electronic comun și securizat de schimb de informații menționat la articolul 27, pentru a întocmi o listă a omologărilor UE de tip pentru vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate pe care le-au acordat, modificat, refuzat sau retras, precum și o listă a serviciilor tehnice care au efectuat încercările pentru omologările UE de tip respective, puse la dispoziția publicului începând cu 1 septembrie 2022.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii formatului și a criteriilor de acces public în ceea ce privește informațiile menționate la primul paragraf din prezentul alineat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(5) Comisia elaborează un instrument pentru a pune la dispoziția publicului rezultatele încercărilor și reclamațiile referitoare la performanța vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate din partea părților terțe recunoscute care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 13 alineatul (10).

Articolul 13

Obligații generale ale producătorilor

(1) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le-au fabricat și care sunt introduse pe piață au fost fabricate și omologate în conformitate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și, în special, cu cele de la articolul 5.

(2) Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procedurii de omologare și pentru asigurarea conformității producției.

În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorii sunt responsabili, de asemenea, pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le-au adăugat în cadrul etapei de completare a vehiculului. Producătorii care modifică componentele, sistemele sau unitățile tehnice separate deja omologate în etapele anterioare sunt responsabili pentru omologarea de tip și conformitatea producției componentelor, sistemelor sau unităților tehnice separate modificate. Producătorii din etapa anterioară furnizează informații producătorilor din etapa ulterioară cu privire la orice modificare care poate afecta omologarea de tip a unei componente, omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei unități tehnice separate sau omologarea de tip a întregului vehicul. Aceste informații sunt furnizate de îndată ce a fost acordată noua extindere a omologării de tip a întregului vehicul și nu mai târziu de data începerii producției vehiculului incomplet.

(3) Producătorii care modifică un vehicul incomplet de o manieră care conduce la clasificarea acestuia în altă categorie de vehicule și care conduce la modificarea cerințelor deja evaluate într-o etapă anterioară a omologării de tip sunt, de asemenea, obligați să asigure conformitatea cu cerințele aplicabile pentru categoria de vehicule din care face parte vehiculul modificat.

(4) În scopul omologării UE de tip a unor vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, un producător stabilit în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune pentru a reprezenta producătorul în fața autorității de omologare. În scopul supravegherii pieței, producătorul respectiv desemnează, de asemenea, un reprezentant unic stabilit în Uniune, care poate fi același ca reprezentantul desemnat în vederea omologării UE de tip.

(5) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate nu sunt concepute pentru a încorpora strategii sau alte mijloace care modifică performanțele expuse în procedurile de încercare, astfel încât acestea să nu fie conforme cu prezentul regulament atunci când își desfășoară activitatea în condiții care pot fi întâlnite în mod rezonabil în condiții normale de funcționare.

(6) Producătorii stabilesc proceduri care garantează că producția de serie a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate rămâne în conformitate cu tipul omologat.

(7) Producătorii analizează toate reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate cu vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele pe care le-au introdus pe piață.

Producătorii țin o evidență a acestor reclamații, inclusiv pentru fiecare reclamație o descriere a problemei și detaliile necesare pentru identificarea cu precizie a tipului afectat de vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament, iar în cazul reclamațiilor motivate, producătorii își informează distribuitorii și importatorii cu privire la acestea.

(8) Pe vehiculele, componentele sau unitățile sale 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, producătorii indică, în plus față de plăcuța producătorilor fixată pe vehiculele lor și de mărcile de omologare de tip aplicate pe componentele sau unitățile lor tehnice separate în conformitate cu articolul 38, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată și adresa din Uniune la care pot fi contactați.

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

(10) Fără a aduce atingere articolului 9 alineatul (5) și sub rezerva protecției secretelor comerciale și a păstrării datelor cu caracter personal în temeiul legislației Uniunii și a dreptului intern, producătorii de vehicule pun la dispoziție datele care sunt necesare pentru testarea de către părți terțe a unei posibile neconformități, incluzând toți parametrii și setările necesare pentru recrearea cu exactitate a condițiilor de testare care au fost utilizate la momentul încercării în vederea obținerii omologării de tip.

În sensul primului paragraf de la prezentul alineat, Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea definirii datele care urmează a fi puse la dispoziție cu titlu gratuit, precum și a cerințelor care trebuie îndeplinite de către părțile terțe pentru a demonstra interesul lor legitim în domeniul siguranței publice sau protecției mediului și recurgerea la instalații adecvate de încercare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Articolul 14

Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care au fost introduse pe piață sau puse în funcțiune nu sunt în conformitate cu prezentul regulament sau dacă omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte, producătorul ia fără întârziere măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, pentru a le retrage de pe piață sau pentru a le rechema, după caz.

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

(2) Dacă vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, producătorul furnizează imediat autorităților de omologare și autorităților de supraveghere a pieței informații detaliate în legătură cu riscul și cu toate măsurile adoptate în legătură cu acesta.

(3) Producătorii păstrează certificatele de omologare UE de tip și anexele acestora menționate la articolul 28 alineatul (1) pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de cinci ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate.

Producătorii unui vehicul păstrează la dispoziția autorităților de omologare, pentru o perioadă de 10 ani de la data de producție a vehiculului, o copie a certificatelor de conformitate menționate la articolul 36.

(4) La cererea motivată a unei autorități naționale sau a Comisiei, producătorii furnizează autorității respective sau Comisiei o copie a certificatului de omologare UE de tip sau a autorizației menționate la articolul 55 alineatul (1) care demonstrează conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei, a unității tehnice separate, a piesei sau a echipamentului într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea națională sau de Comisie.

La cererea motivată a unei autorități naționale, producătorii cooperează cu autoritatea respectivă cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piață.

Articolul 15

Obligațiile reprezentanților producătorului

(1) Reprezentantul producătorului îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Mandatul respectiv prevede în privința reprezentantului cel puțin următoarele:

(a) are acces la certificatul de omologare UE de tip și la anexele acestuia menționate la articolul 28 alineatul (1), precum și la certificatul de conformitate într-una din limbile oficiale ale Uniunii; aceste documente se pun la dispoziția autorităților de omologare și a autorităților de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de cinci ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate;

(b) pune la dispoziția unei autorități de omologare, la cererea motivată din partea acesteia, toate informațiile, documentele și toate celelalte specificații tehnice, inclusiv accesul la software și la algoritmi, care sunt necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate;

(c) cooperează cu autoritățile de omologare sau cu autoritățile de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul respectivului mandat;

(d) informează imediat producătorul cu privire la reclamațiile și rapoartele referitoare la riscuri, incidente suspectate sau problemele de neconformitate care se referă la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului respectiv;

(e) are dreptul să își încheie mandatul fără a trebui să suporte penalizări în cazul în care producătorul acționează contrar obligațiilor care îi revin în temeiul prezentului regulament.

(2) Un reprezentant al producătorului care își încheie mandatul din motivele menționate la alineatul (1) litera (e) informează imediat atât autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip, cât și Comisia.

Informațiile care urmează a fi furnizate specifică cel puțin:

(a) data încheierii mandatului;

(b) data până la care reprezentantul producătorului care își încheie mandatul poate fi menționat în informațiile furnizate de către producător, inclusiv în orice material promoțional;

(c) transferul de documente, inclusiv aspectele legate de confidențialitate și de drepturile de proprietate;

(d) obligația reprezentantului producătorului care își încheie mandatul, după încheierea mandatului, de a transmite producătorului sau noului reprezentant al producătorului orice reclamații sau rapoarte cu privire la riscuri și incidente suspectate a fi cauzate de un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament pentru care reprezentantul producătorului care își încheie mandatul fusese desemnat ca reprezentant al producătorului.

Articolul 16

Obligațiile importatorilor

(1) Importatorii introduc pe piață numai vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care sunt în conformitate cu prezentul regulament.

(2) Înainte de introducerea pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate omologate de tip, importatorii se asigură că acesta sau aceasta face obiectul unui certificat de omologare UE de tip valabil și că sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară și se conformează dispozițiilor de la articolul 13 alineatul (8).

În cazul unui vehicul, importatorul se asigură că vehiculul este însoțit de certificatul de conformitate necesar.

(3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată nu respectă cerințele din prezentul regulament și în special dacă nu corespunde omologării sale de tip, importatorii nu introduc pe piață, nu permit punerea în funcțiune sau înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate până când conformitatea nu a fost restabilită.

(4) În cazul în care un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, importatorii informează producătorul și autoritățile de supraveghere a pieței în această privință. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii informează în acest sens, de asemenea, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.

(5) Importatorii precizează pe vehicul, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipamente sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentele, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată, precum și adresa la care pot fi contactați.

(6) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit(ă) de instrucțiunile și informațiile prevăzute la articolul 59, în limba sau limbile oficiale ale statelor membre în cauză.

(7) Pentru a proteja sănătatea și siguranța consumatorilor, importatorii păstrează un registru de reclamații și rechemări referitoare la vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pe care le-au introdus pe piață și își informează distribuitorii cu privire la aceste reclamații și rechemări.

(8) Importatorii informează imediat producătorul relevant cu privire la toate reclamațiile pe care le-au primit referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au introdus pe piață.

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

Articolul 17

Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele acestora care sunt neconforme sau care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus(ă) pe piață de către importatori nu este în conformitate cu prezentul regulament, importatorii iau fără întârziere măsurile corective necesare pentru restabilirea conformității vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, sub supravegherea producătorului, pentru retragerea de pe piață sau pentru rechemare, după caz. Importatorii informează, de asemenea, producătorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

(2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus(ă) pe piață prezintă un risc grav, importatorii furnizează imediat informații detaliate în legătură cu riscul grav producătorilor și autorităților de omologare și autorităților de supraveghere a pieței.

De asemenea, importatorii informează autoritățile de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței cu privire la orice măsură luată, furnizând detalii, în special în legătură cu riscul grav și cu orice măsură întreprinsă de producător.

(3) Importatorii păstrează o copie a certificatului de omologare UE de tip și a anexelor la acesta menționate la articolul 28 alineatul (1) pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de cinci ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate și se asigură că acestea pot fi puse la dispoziția autorităților de omologare și autorităților de supraveghere a pieței, la cerere.

(4) La cererea motivată a unei autorități naționale, importatorii furnizează autorității respective toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză.

La cererea motivată a unei autorități naționale, importatorii cooperează cu autoritatea respectivă cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piață.

Articolul 18

Obligațiile distribuitorilor

(1) Înainte de punerea la dispoziție pe piață 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 plăcuța producătorului sau marca de omologare de tip necesară, dacă este însoțit(ă) de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța, prevăzute la articolul 59, în limba sau limbile oficiale ale statului membru relevant și dacă producătorul și importatorul au respectat dispozițiile prevăzute la articolul 13 alineatul (8) și, respectiv, la articolul 16 alineatul (5).

(2) Distribuitorii informează imediat producătorul relevant cu privire la toate reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piață.

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

Articolul 19

Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele acestora care sunt neconforme sau care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament nu este conform(ă) cu cerințele din prezentul regulament, distribuitorii informează în acest sens producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip și nu pun la dispoziție pe piață vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul până când conformitatea nu a fost restabilită.

(2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament puse la dispoziție pe piață de către distribuitori nu este în conformitate cu prezentul regulament, aceștia informează producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

(3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament prezintă un risc grav, distribuitorii furnizează imediat informații detaliate cu privire la riscul grav în cauză producătorului, importatorului și autorităților de omologare și autorităților de supraveghere a pieței ale statelor membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul în cauză au fost puse la dispoziție pe piață.

Distribuitorii îi informează, de asemenea, în legătură cu orice măsură adoptată, furnizând detalii cu privire la orice măsură adoptată de către producător.

(4) La cererea motivată a unei autorități naționale, distribuitorii cooperează cu autoritatea respectivă cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care aceștia le-au pus la dispoziție pe piață.

Articolul 20

Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor

În sensul prezentului regulament, un importator sau un distribuitor este considerat producător și i se aplică obligațiile care revin producătorului în temeiul articolelor 8, 13 și 14, în următoarele cazuri:

(a) atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață sau este responsabil pentru punerea în funcțiune a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate în numele său sau al mărcii sale comerciale sau atunci când modifică un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată în așa fel încât vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poate să nu mai fie în conformitate cu cerințele aplicabile; sau

(b) atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață sau este responsabil pentru punerea în funcțiune a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate pe baza unei omologări ONU de tip acordate pentru un producător din afara Uniunii și nu poate fi identificat niciun reprezentant al producătorului pe teritoriul Uniunii.

Articolul 21

Identificarea operatorilor economici

La cererea unei autorități de omologare sau a unei autorități de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, operatorii economici trebuie să furnizeze informații cu privire la următoarele aspecte:

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

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

Capitolul III

Proceduri pentru omologarea UE de tip

Articolul 22

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, pentru un vehicul incomplet sau completat, producătorul poate alege o omologare de tip în mai multe etape.

(2) Fără a aduce atingere cerințelor actelor de reglementare enumerate în anexa II, pentru omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei componente și omologarea de tip a unei unități tehnice separate este aplicabilă numai omologarea de tip într-o singură etapă.

(3) Omologarea de tip în mai multe etape este acordată unui tip de vehicul incomplet sau completat care, având în vedere stadiul de completare a vehiculului, este în conformitate cu datele din dosarul informativ menționat la articolul 24 și care îndeplinește cerințele tehnice prevăzute în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.

Omologarea de tip în mai multe etape se aplică, de asemenea, vehiculelor complete care au fost transformate sau modificate de un alt producător după completarea lor.

(4) Omologarea UE de tip pentru ultima etapă a completării se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat, în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa IX, dacă tipul de vehicul omologat în etapa finală îndeplinește, în momentul omologării, toate cerințele tehnice aplicabile. Verificarea include analiza documentelor referitoare la toate cerințele prevăzute de omologarea UE de tip a unui tip de vehicul incomplet acordată pe parcursul procedurii în mai multe etape, inclusiv dacă omologarea UE de tip a fost acordată pentru o categorie diferită de vehicul.

(5) Alegerea procedurii pentru omologarea UE de tip menționată la alineatul (1) nu aduce atingere cerințelor aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le îndeplinească la momentul acordării omologării de tip pentru întregul vehicul.

(6) Omologarea de tip în mai multe etape poate fi utilizată, de asemenea, de către un singur producător, cu condiția ca aceasta să nu fie utilizată pentru a eluda cerințele aplicabile vehiculelor produse într-o singură etapă. Vehiculele produse de un singur producător nu sunt considerate a fi fost produse în mai multe etape în sensul articolelor 41, 42 și 49.

Articolul 23

Cererea de omologare UE de tip

(1) Producătorul prezintă autorității de omologare o cerere pentru omologarea UE de tip, precum și dosarul informativ menționat la articolul 24.

(2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se poate prezenta o singură cerere. Respectiva cerere se prezintă doar într-un singur stat membru și doar unei singure autorități de omologare.

Nu se poate prezenta o nouă cerere într-un alt stat membru în ceea ce privește același tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, în cazul în care:

(a) o autoritate de omologare a refuzat să acorde o omologare de tip pentru tipul respectiv;

(b) o autoritate de omologare a retras omologarea de tip pentru tipul respectiv; sau

(c) producătorul a retras o cerere de omologare de tip pentru tipul respectiv.

Autoritatea de omologare refuză o cerere de omologare de tip pentru o desemnare de tip diferită sau pentru o modificare cu privire la o cerere anterioară în cazul în care modificările nu sunt suficiente pentru a constitui un nou tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.

(3) O cerere de omologare UE de tip a unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată include o declarație a producătorului prin care se certifică, în conformitate cu alineatul (2) al doilea paragraf că:

(a) producătorul nu a solicitat o omologare UE de tip pentru același tip de la nicio altă autoritate de omologare și nicio altă autoritate de omologare nu a acordat producătorului o astfel de omologare;

(b) nicio autoritate de omologare nu a refuzat să acorde omologarea de tip tipului respectiv;

(c) nicio autoritate de omologare nu a retras omologarea de tip pentru tipul respectiv; și

(d) producătorul nu a retras o cerere pentru omologare de tip a tipului respectiv.

(4) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care urmează a fi omologată se prezintă o cerere separată.

Articolul 24

Dosarul informativ

(1) Dosarul informativ conține următoarele elemente:

(a) o fișă de informații, elaborată în conformitate cu modelul prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (4) pentru omologarea de tip într-o singură etapă sau omologarea de tip mixtă a întregului vehicul sau pentru omologarea de tip în etape succesive a întregului vehicul sau, în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, elaborată în conformitate cu actul de reglementare relevant enumerat în anexa II;

(b) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații relevante;

(c) pentru vehicule, indicarea procedurii sau procedurilor alese în conformitate cu articolul 22 alineatul (1);

(d) orice informație suplimentară solicitată de autoritatea de omologare în contextul procedurii de omologare UE de tip.

(2) Fișa de informații menționată la alineatul (1) litera (a) pentru omologarea de tip a întregului vehicul conține un set complet de informații privind caracteristicile tipului de vehicul care sunt necesare autorității de omologare pentru a identifica tipul de vehicul și pentru a desfășura procedura de omologare de tip în mod adecvat.

(3) Producătorul prezintă dosarul informativ autorității de omologare într-un format electronic acceptabil pentru autoritatea respectivă. Autoritatea de omologare poate accepta și dosare informative prezentate pe suport de hârtie.

(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru fișa de informații și orice altă parte a dosarului informativ și a unui format electronic armonizat în sensul alineatului (3) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la … [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Articolul 25

Informații suplimentare care trebuie furnizate

într-o cerere pentru omologare UE de tip

(1) O cerere de omologare de tip în etape succesive conține, pe lângă dosarul informativ menționat la articolul 24, setul complet de certificate de omologare UE de tip sau de certificate de omologare ONU de tip și anexele la acestea care sunt necesare în temeiul actelor de reglementare enumerate în anexa II.

În cazul unei omologări de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în temeiul actelor de reglementare enumerate în anexa II, autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ și, dacă este cazul, la certificatele de omologare UE de tip și la anexele la acestea, până în momentul în care omologarea de tip a întregului vehicul este fie acordată, fie refuzată.

(2) O cerere de omologare de tip mixtă conține, pe lângă dosarul informativ menționat la articolul 24, certificatele de omologare UE de tip sau certificatele de omologare ONU de tip și anexele la acestea care sunt necesare în temeiul actelor de reglementare enumerate în anexa II.

În cazul sistemelor pentru care nu a fost prezentat niciun certificat de omologare UE de tip sau niciun certificat de omologare ONU de tip, cererea conține, pe lângă dosarul informativ menționat la articolul 24, informațiile necesare pentru omologarea sistemelor respective în faza de omologare a vehiculului și un raport de încercare în locul certificatului de omologare UE de tip sau un certificat de omologare ONU de tip.

(3) O cerere de omologare de tip în mai multe etape conține cel puțin următoarele informații:

(a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de omologare UE de tip sau certificate de omologare ONU de tip sau, dacă este cazul, rapoarte de încercare care sunt relevante pentru stadiul de completare a vehiculului de bază;

(b) în cea de a doua etapă și în etapele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de omologare UE de tip sau certificate de omologare ONU de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare curent, o copie a certificatului de omologare UE de tip a întregului vehicul acordat în stadiul de fabricație anterior al vehiculului, precum și detalii complete privind orice modificare sau completare adusă vehiculului de producător.

Informațiile specificate la prezentul alineat se furnizează în conformitate cu articolul 24 alineatul (3).

(4) Autoritatea de omologare și serviciile tehnice au acces la software și la algoritmii vehiculului în măsura în care consideră necesar în vederea desfășurării activităților lor.

Autoritatea de omologare și serviciile tehnice pot solicita, de asemenea, producătorului să furnizeze documente sau orice informații suplimentare necesare pentru a permite autorității de omologare sau serviciilor tehnice să dezvolte un nivel adecvat de înțelegere a sistemelor, inclusiv a procesului de dezvoltare a sistemului și a conceptului sistemului, precum și funcțiile software-ului și algoritmii de care este nevoie pentru a se verifica conformitatea cu cerințele prezentului regulament, pentru a lua o decizie privind încercările necesare sau pentru a facilita efectuarea încercărilor respective.

Capitolul IV

Desfășurarea procedurilor pentru omologarea UE de tip

Articolul 26

Dispoziții generale privind desfășurarea procedurilor pentru omologarea UE de tip

(1) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi acordată doar o singură omologare UE de tip.

(2) O autoritate de omologare care a primit o cerere în conformitate cu articolul 23 acordă o omologare UE de tip numai după ce verifică următoarele elemente:

(a) măsurile privind conformitatea producției menționate la articolul 31;

(b) că declarația menționată la articolul 23 alineatul (3) a fost prezentată;

(c) conformitatea tipului de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată cu cerințele aplicabile;

(d) în cazul unor omologări de tip ale întregului vehicul în conformitate cu procedurile de omologare de tip în etape succesive, mixtă sau în mai multe etape, autoritatea de omologare verifică, în temeiul articolului 22 alineatul (4), dacă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate fac obiectul unor omologări de tip separate și valabile care au fost acordate în temeiul cerințelor aplicabile în momentul acordării omologării de tip pentru întregul vehicul.

(3) Se aplică procedurile referitoare la omologarea UE de tip prevăzute în anexa III și procedurile referitoare la omologarea de tip în mai multe etape prevăzute în anexa IX.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexelor III și IX pentru a lua în considerare evoluțiile tehnologice și în materie de reglementare prin actualizarea procedurilor cu privire la omologarea UE de tip și la omologarea de tip în mai multe etape.

(4) Autoritatea de omologare pregătește un dosar de omologare constând în dosarul informativ menționat la articolul 24, însoțit de rapoarte de încercare și de toate celelalte documente care au fost adăugate la dosarul informativ de către serviciul tehnic sau de către autoritatea de omologare în îndeplinirea atribuțiilor sale.

Dosarul de omologare poate fi păstrat în format electronic. Acesta include un opis care precizează clar toate paginile și formatul fiecărui document și care înregistrează în ordine cronologică orice modificare a omologării UE de tip.

Autoritatea de omologare păstrează dosarul de omologare timp de 10 ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cauză.

(5) Autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări UE de tip în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care deși este conform(ă) cu cerințele aplicabile, prezintă totuși un risc grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice. În acest caz, autoritatea de omologare în cauză trimite neîntârziat autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă dovezi în sprijinul constatărilor sale.

(6) În conformitate cu articolul 22 alineatul (4), în cazul procedurilor de omologare de tip în etape succesive, mixtă și în mai multe etape, autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări UE de tip în cazul în care constată că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele prevăzute în prezentul regulament.

Autoritatea de omologare solicită autorităților de omologare care au acordat omologări de tip sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate să acționeze în conformitate cu articolul 54 alineatul (2).

Articolul 27

Notificarea omologării UE de tip acordate, modificate, refuzate sau retrase

(1) La emiterea sau modificarea certificatului de omologare UE de tip, autoritatea de omologare pune la dispoziția autorităților de omologare ale celorlalte state membre, a autorităților de supraveghere a pieței și a Comisiei o copie a certificatului de omologare UE de tip pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată pentru care s-a acordat o omologare de tip, precum și anexele la aceasta, inclusiv rapoartele de încercare menționate la articolul 30. Copia respectivă se pune la dispoziție prin intermediul unui sistem electronic comun și securizat de schimb de informații, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3) de la prezentul articol.

(2) Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia asupra refuzului acordării sau asupra retragerii oricărei omologări UE de tip, precizând motivele deciziei sale, prin intermediul sistemului electronic comun și securizat de schimb de informații, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3).

(3) În ceea ce privește sistemul electronic comun și securizat de schimb de informații, Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii formatului documentelor electronice care trebuie să fie puse la dispoziție, a mecanismului de schimb, a procedurilor de informare a autorităților cu privire la acordarea omologărilor UE de tip, cu privire la modificări, refuzuri de acordare și retrageri în acest sens, precum și cu privire la măsurile de securitate relevante. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primele astfel de acte de punere în aplicare se adoptă până la … [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Articolul 28

Certificatul de omologare UE de tip

(1) Certificatul de omologare UE de tip conține următoarele anexe:

(a) dosarul de omologare menționat la articolul 26 alineatul (4);

(b) rapoartele de încercare menționate la articolul 30 în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate ori fișa rezultatelor încercărilor în cazul omologării de tip a întregului vehicul;

(c) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, numele și specimenul de semnătură ale persoanei sau persoanelor autorizate să semneze certificatele de conformitate și o declarație privind funcția lor în cadrul societății;

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

(2) Certificatului de omologare UE de tip i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat care permite cel puțin identificarea statului membru care a acordat omologarea UE de tip și identificarea cerințelor pe care tipul de vehicul, de sistem, componentă sau unitate tehnică separată le respectă.

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelelor pentru certificatul de omologare UE de tip, pentru sistemul de numerotare armonizat și, respectiv, pentru fișa rezultatelor încercărilor, precizând inclusiv formatele electronice relevante. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la … [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

(4) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:

(a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare UE de tip, inclusiv anexele sale;

(b) redactează opisul dosarului de omologare astfel cum se menționează la articolul 26 alineatul (4);

(c) emite producătorului, fără întârziere, certificatul de omologare UE de tip completat, precum și anexele sale.

(5) În cazul unei omologări UE de tip a cărei perioadă de valabilitate a fost limitată în conformitate cu articolul 39, cu articolul 43 sau cu partea III a anexei II sau cu privire la care anumite dispoziții din prezentul regulament sau din actele de reglementare enumerate în anexa II nu se aplică, certificatul de omologare UE de tip precizează restricțiile respective sau dispozițiile relevante care nu se aplică.

(6) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează dosarul de omologare astfel cum se menționează la articolul 26 alineatul (4) cu menționarea rapoartelor de încercare menționate la articolul 30 în cazul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pentru care nu a fost emis niciun certificat de omologare UE de tip. Autoritatea de omologare identifică, de asemenea, precis în dosarul de omologare cerințele tehnice din actele de reglementare enumerate în anexa II pentru care a fost încercat vehiculul.

(7) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip într-o singură etapă, autoritatea de omologare anexează la certificatul de omologare UE de tip o listă a actelor de reglementare relevante în conformitate cu modelul prezentat în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3).

Articolul 29

Dispoziții speciale privind omologările UE de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate

(1) O omologare UE de tip se acordă pentru un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care este în conformitate cu datele din dosarul informativ menționat la articolul 24 și care îndeplinește cerințele tehnice specificate în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.

(2) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate reparațiilor, service-ului sau întreținerii, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea de tip suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se prevede o astfel de omologare de tip în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.

(3) În cazul în care o componentă sau o unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv conformitatea poate fi verificată numai în situația în care componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu părțile respective ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării UE de tip pentru componenta sau unitatea tehnică separată este limitat în consecință.

În astfel de cazuri, certificatul de omologare UE de tip specifică orice restricții de utilizare a componentei sau a unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de instalare a respectivei componente sau unități tehnice separate pe un vehicul.

În cazul în care componenta sau unitatea tehnică separată respectivă este instalată pe un vehicul, autoritatea de omologare verifică, în momentul omologării vehiculului, respectarea de către componenta sau unitatea tehnică separată a tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile privind utilizarea sau condițiile de instalare.

Articolul 30

Încercările necesare pentru omologarea UE de tip

(1) Pentru acordarea omologărilor UE de tip, autoritatea de omologare verifică conformitatea cu cerințele tehnice ale prezentului regulament prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice proprii.

(2) Elementele fundamentale ale testelor, inclusiv cerințele tehnice pentru care s-a verificat conformitatea prin încercări, se înregistrează într-un raport de încercare.

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii formatului rapoartelor de încercare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la … [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

(4) Producătorul pune la dispoziția autorităților de omologare și furnizează serviciilor tehnice în cauză vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate necesare în temeiul actelor de reglementare relevante enumerate în anexa II pentru efectuarea încercărilor prevăzute.

(5) Sunt efectuate încercările necesare ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care sunt reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.

(6) În cazul în care pentru parametrii și condițiile folosite pentru efectuarea încercărilor adecvate menționate la alineatul (1) se prevede o gamă de valori, serviciile tehnice pot alege orice valoare din gama respectivă.

(7) La cererea producătorului și cu acordul autorității de omologare, pot fi folosite metode de încercare virtuale, în conformitate cu anexa VIII, ca opțiuni alternative la încercările menționate la alineatul (1).

(8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei VIII pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea listei actelor de reglementare în cazul cărora un producător sau un serviciu tehnic poate utiliza metode de încercare virtuală, precum și a condițiilor specifice în temeiul cărora urmează să fie utilizate metodele de încercare virtuală respective.

Articolul 31

Măsuri privind conformitatea producției

(1) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip face demersurile necesare în temeiul anexei IV pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă producătorul fabrică vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat.

(2) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare de tip a întregului vehicul verifică conformitatea cu articolele 36 și 37 a unui număr de eșantioane de vehicule și de certificate relevant din punct de vedere statistic și controlează dacă datele din respectivele certificate de conformitate sunt corecte.

(3) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip face demersurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol sunt în continuare adecvate, astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație să fie în continuare conforme cu tipul omologat, iar respectivele certificate de conformitate să respecte în continuare articolele 36 și 37.

(4) Pentru a verifica dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se conformează tipului omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare pentru a efectua verificările și încercările pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia, care sunt necesare pentru omologarea UE de tip.

În conformitate cu anexa IV, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a efectua astfel de verificări sau de încercări cu frecvența prevăzută în actele de reglementare enumerate în anexa II sau cel puțin o dată la trei ani dacă nu se specifică nicio frecvență în actele respective.

(5) Pentru a verifica dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se conformează tipului omologat, autoritatea de omologare sau serviciile tehnice:

(a) dacă în procedurile de încercare descrise în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II se prevede o gamă de valori, stabilește valorile în mod aleatoriu din gama prevăzută atunci când efectuează verificări sau încercări; și

(b) are acces la software, algoritmi, documentație și orice informații suplimentare în conformitate cu articolul 25 alineatul (4).

(6) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip face demersurile necesare pentru a verifica dacă producătorul respectă obligațiile prevăzute în capitolul XIV. Aceasta verifică, în special, dacă, în scopul respectării respectivelor obligații, producătorul a modificat sau a completat informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(7) Atunci când o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip stabilește că producătorul nu mai produce vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate în conformitate cu tipul omologat sau cu cerințele prezentului regulament sau stabilește că certificatele de conformitate nu mai sunt conforme cu articolele 36 și 37 chiar dacă producția continuă, aceasta face demersurile necesare pentru a se asigura că se respectă cu strictețe măsurile de asigurare a conformității producției sau retrage omologarea de tip. Autoritatea de omologare poate decide să ia toate măsurile restrictive necesare în conformitate cu capitolul XI.

(8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei IV pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice și în materie de reglementare prin actualizarea procedurilor privind conformitatea producției.

Articolul 32

Tarife

(1) Tarifele pentru activitățile de omologare UE de tip se percep de la producătorii care au depus o cerere pentru omologarea UE de tip în statul membru în cauză.

Statele membre se asigură că sunt puse la dispoziție suficiente resurse pentru a acoperi costurile aferente activităților de supraveghere a pieței. Fără a aduce atingere dreptului intern, aceste costuri pot fi acoperite prin tarife care pot fi percepute de către statul membru în care sunt introduse pe piață vehiculele.

(2) Statele membre pot percepe tarife administrative de la serviciile tehnice care solicită să fie desemnate pentru a acoperi, integral sau parțial, costurile aferente activităților exercitate de autoritățile naționale responsabile de serviciile tehnice în conformitate cu prezentul regulament.

Capitolul V

Modificările și valabilitatea omologărilor UE de tip

Articolul 33

Dispoziții generale privind modificările omologărilor UE de tip

(1) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip cu privire la orice modificare a datelor din dosarul de omologare menționat la articolul 26 alineatul (4), inclusiv orice schimbare în dosarul cu documentația extinsă în temeiul actelor de reglementare enumerate în anexa II.

Autoritatea de omologare decide dacă respectiva schimbare necesită o modificare, sub forma unei revizuiri sau a unei extinderi a omologării UE de tip, în conformitate cu articolul 34, sau dacă respectiva schimbare necesită o nouă omologare UE de tip.

(2) O cerere pentru o modificare trebuie să fie înaintată doar autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip existentă.

(3) În cazul în care o autoritate de omologare constată că o modificare necesită repetarea inspecțiilor sau a încercărilor, aceasta informează producătorul în consecință.

(4) În cazul în care o autoritate de omologare constată, pe baza inspecțiilor sau a încercărilor prevăzute la alineatul (3) de la prezentul articol, că sunt îndeplinite în continuare cerințele pentru omologarea UE de tip, se aplică procedurile menționate la articolul 34.

(5) În cazul în care consideră că modificările în ceea ce privește datele din dosarul de omologare nu pot fi acoperite de o extindere a omologării de tip existente, autoritatea de omologare refuză să modifice omologarea UE de tip și dispune solicitarea de către producător a unei noi omologări UE de tip.

Articolul 34

Revizuirile și extinderile omologărilor UE de tip

(1) O modificare este considerată o „revizuire” în cazul în care o autoritate de omologare constată că, în pofida modificării datelor din dosarul de omologare prevăzut la articolul 26 alineatul (4), respectivul tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată îndeplinește în continuare cerințele aplicabile pentru respectivul tip și că, prin urmare, nu este necesară repetarea niciunei inspecții sau încercări.

În acest caz, autoritatea de omologare emite paginile revizuite din dosarul de omologare, după caz și fără întârziere, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii emiteri sau emite o versiune actualizată, consolidată a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificărilor.

(2) Modificarea este considerată o „extindere” atunci când autoritatea de omologare consideră că datele din dosarul de omologare au fost modificate și în oricare dintre următoarele situații:

(a) sunt necesare noi inspecții sau încercări pentru a verifica respectarea în continuare a cerințelor pe care s-a bazat actuala omologare UE de tip;

(b) a fost modificată oricare dintre informațiile din certificatul de omologare UE de tip, cu excepția anexelor acestuia; sau

(c) pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată, intră în vigoare noi cerințe, în conformitate cu orice act de reglementare enumerat în anexa II.

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

(3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate ale dosarului de omologare sau o versiune consolidată și actualizată a acestuia, opisul dosarului de omologare este modificat 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 extindere a omologării de tip a unui tip de 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 35

Încetarea valabilității

(1) La șapte ani de la ultima actualizare a dosarului de omologare în cazul unui certificat de omologare UE de tip a întregului vehicul pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1 și la 10 ani pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O, autoritatea de omologare de tip verifică dacă tipul de vehicul respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv.

În cazul în care autoritatea de omologare efectuează verificarea menționată la primul paragraf de la prezentul alineat, nu este necesar ca încercările menționate la articolul 30 să fie repetate.

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

(a) atunci când pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată devin obligatorii noi cerințe pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatriculare sau punerea în funcțiune, iar omologarea UE de tip nu poate fi extinsă pentru motivele prevăzute la articolul 34 alineatul (2) litera (c);

(b) atunci când o verificare efectuată în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol constată că vehiculul nu respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv;

(c) atunci când producția de vehicule în conformitate cu tipul omologat de vehicul este oprită definitiv în mod voluntar, fapt considerat a surveni atunci când niciun vehicul de tipul în cauză nu a fost fabricat în cei doi ani precedenți; cu toate acestea, astfel de omologări de tip își mențin valabilitatea în scopul înmatriculării sau al punerii în funcțiune atât timp cât nu se aplică litera (a) din prezentul alineat;

(d) în cazul în care omologarea UE de tip a fost retrasă în conformitate cu articolul 31 alineatul (7);

(e) în cazul în care valabilitatea certificatului de omologare UE de tip expiră din cauza unei restricții menționate la articolul 39 alineatul (6);

(f) în cazul în care omologarea de tip s-a dovedit a fi bazată pe declarații false, rezultate falsificate ale încercării sau în cazul în care nu au fost dezvăluite date care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.

(3) În cazul în care omologarea de tip a întregului vehicul pentru o singură variantă a unui tip de vehicul sau pentru o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea de tip a întregului vehicul pentru tipul de vehicul respectiv își încetează valabilitatea numai în ceea ce privește varianta sau versiunea respectivă.

(4) În cazul în care producția unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este oprită definitiv, producătorul notifică de îndată acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip respectivă.

În termen de o lună de la primirea notificării menționate la primul alineat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru tipul de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în cauză informează în consecință autoritățile de omologare ale celorlalte state membre.

(5) În cazul în care un certificat de omologare UE de tip este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică de îndată acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

(6) La primirea notificării efectuate de producător, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip comunică de îndată autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei toate informațiile relevante pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, după caz.

În ceea ce privește vehiculele, comunicarea menționată la primul paragraf de la prezentul alineat precizează data la care a fost fabricat vehiculul și numărul de identificare („VIN") al acestuia, astfel cum este definit la articolul 2 punctul (2) din Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei[1], corespunzătoare ultimului vehicul produs.

[1] Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei din 11 ianuarie 2011 privind cerințele pentru omologarea de tip referitoare la plăcuța producătorului regulamentară și la numărul de identificare al vehiculului și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 8, 12.1.2011, p. 1).

Capitolul VI
Certificatul de conformitate și marcajele

Articolul 36

Certificatul de conformitate pe suport de hârtie

(1) Producătorul emite un certificat de conformitate, sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat fabricat în conformitate cu tipul de vehicul omologat. În acest scop, producătorul folosește modelul prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (4).

Certificatul de conformitate pe suport de hârtie descrie principalele caracteristici ale vehiculului, precum și performanțele tehnice ale acestuia în termeni concreți. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie include data de fabricație a vehiculului. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie este conceput astfel încât să prevină falsificarea.

Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se înmânează gratuit cumpărătorului odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.

(2) Începând cu … [opt ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], producătorul este scutit de obligația prevăzută la alineatul (1) de la prezentul articol de a emite certificatul de conformitate pe suport de hârtie care să însoțească fiecare vehicul, dacă producătorul pune la dispoziție certificatul de conformitate sub formă de date structurate în format electronic în conformitate cu articolul 37 alineatul (1).

(3) Pentru o perioadă de 10 ani începând cu data la care a fost fabricat vehiculul, producătorul emite, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate pe suport de hârtie, contra unei plăți care nu depășește costul de emitere a duplicatului certificatului. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare privind certificatul de conformitate pe suport de hârtie care includ, în special:

(a) modelul certificatului de conformitate;

(b) elementele de securitate pentru a împiedica falsificarea certificatului de conformitate; și

(c) specificația privind modalitatea de semnare a certificatului de conformitate.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă înainte de 1 septembrie 2020.

(5) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se redactează în cel puțin una dintre limbile oficiale ale Uniunii.

(6) Persoana sau persoanele autorizate să semneze certificate de conformitate pe suport de hârtie fac parte din personalul producătorului și sunt autorizate în mod corespunzător să angajeze responsabilitatea juridică a producătorului cu privire la proiectarea și la fabricația vehiculului sau cu privire la conformitatea producției vehiculului.

(7) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se completează integral și nu conține restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de prezentul regulament sau de oricare dintre actele de reglementare enumerate în anexa II.

(8) În cazul unui vehicul de bază incomplet, producătorul completează doar respectivele rubrici din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care sunt relevante în ceea ce privește gradul de completare al vehiculului.

(9) În cazul unui vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar respectivele rubrici din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care privesc adăugirile sau modificările efectuate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează toate certificatele de conformitate pe suport de hârtie care au fost emise în etapele anterioare.

Articolul 37

Certificatul de conformitate în format electronic

(1) Fără a aduce atingere articolului 36 alineatul (1), începând cu ... [opt ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], producătorul pune certificatul de conformitate la dispoziție, gratuit și fără nicio întârziere nejustificată după data de fabricație a vehiculului, autorității de omologare care a acordat, sub formă de date structurate în format electronic, omologarea de tip pentru întregul vehicul, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (8) de la prezentul articol.

(2) Fără a aduce atingere articolului 36 alineatul (1), orice producător poate decide să pună certificatul de conformitate la dispoziție în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol înainte de ... [opt ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

(3) Autoritatea de omologare pune la dispoziție certificatul de conformitate sub formă de date structurate, în format electronic în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (8), astfel încât certificatul de conformitate poate fi accesat de către autoritățile de omologare, de către autoritățile de supraveghere a pieței și de către autoritățile responsabile cu înmatricularea din statele membre, precum și de către Comisie.

(4) Statele membre pot exonera producătorii de obligația prevăzută la alineatul (1) de la prezentul articol în ceea ce privește tipurile de vehicule care dețin certificatul de omologare națională de tip pentru vehicule fabricate în serii mici, în conformitate cu articolul 42.

(5) Autoritatea de omologare care primește certificatul de conformitate sub formă de date structurate în format electronic, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (8) de la prezentul articol oferă acces numai pentru citirea certificatului de conformitate astfel cum se prevede la articolul 12 alineatul (2). În cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, astfel de acces se oferă producătorului din etapa ulterioară.

(6) Orice schimb de date în conformitate cu prezentul articol se realizează prin intermediul protocoalelor de schimb securizat de date.

(7) Statele membre stabilesc organizarea și structura rețelei lor de date pentru a permite primirea, începând cu 1 septembrie 2025, a datelor din cadrul certificatelor de conformitate sub formă de date structurate în format electronic, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (8), de preferință prin utilizarea sistemelor existente pentru schimbul de date structurate.

(8) Ținând cont de datele care trebuie să apară pe certificatul de conformitate pe suport de hârtie, Comisia adoptă acte de punere în aplicare privind certificatele de conformitate sub formă de date structurate în format electronic care includ, în special:

(a) formatul și structura de bază ale elementelor de date din cadrul certificatelor de conformitate în format electronic și mesajele utilizate în cadrul schimbului;

(b) cerințele minime privind schimbul securizat de date, inclusiv prevenirea coruperii datelor și a folosirii abuzive a datelor și măsurile de garantare a autenticității datelor electronice, cum ar fi utilizarea semnăturii digitale;

(c) modalitățile pentru schimbul de date din cadrul certificatului de conformitate în format electronic;

(d) cerințele minime pentru identificatorul unic specific vehiculului și pentru formatul informațiilor pentru cumpărător în conformitate cu alineatul (5);

(e) accesul numai pentru citire menționat la alineatul (5);

(f) derogări pentru producătorii de anumite categorii de vehicule și tipuri de vehicule produse în serii mici.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă înainte de 1 septembrie 2020.

(9) Statele membre sunt în măsură să facă schimb de certificate de conformitate în format electronic în conformitate cu prezentul articol cu celelalte state membre începând cu … [opt ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

(10) Începând cu … [opt ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], producătorul emite un duplicat al certificatului de conformitate pe suport de hârtie în cazuri excepționale, la cererea unei autorități naționale.

Articolul 38

Plăcuțele producătorului și plăcuțele suplimentare ale producătorului, marcaje și mărcile de omologare de tip ale componentelor sau ale unităților tehnice separate

(1) Producătorul unui vehicul aplică pe fiecare vehicul fabricat în conformitate cu tipul omologat o plăcuță a producătorului și, dacă este cazul, plăcuțe suplimentare, indicații sau simboluri, cu marcajele prevăzute în temeiul prezentului regulament și în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.

(2) Producătorul unei componente sau al unei unități tehnice separate aplică pe fiecare componentă și unitate tehnică separată fabricată în conformitate cu tipul omologat, indiferent dacă aceasta face parte dintr-un sistem, marca de omologare de tip prevăzută de actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.

În cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, producătorul fixează pe componenta sau unitatea tehnică separată cel puțin denumirea comercială sau marca comercială a producătorului, precum și numărul tipului sau un număr de identificare.

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru marca de omologare UE de tip. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la … [24 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

(4) Operatorii economici introduc și pun la dispoziție pe piață numai vehicule, componente și unități tehnice separate care sunt marcate în conformitate cu prezentul regulament.

Capitolul VII
Tehnologii sau concepte noi

Articolul 39

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 tehnologii sau concepte noi, care sunt incompatibile cu unul sau mai multe dintre actele de reglementare enumerate în anexa II.

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

(a) cererea de omologare UE de tip precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele noi în cauză determină incompatibilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate cu unul sau mai multe dintre actele de reglementare enumerate în anexa II;

(b) în cererea de omologare UE de tip sunt descrise implicațiile pentru siguranță și pentru mediu ale tehnologiilor sau ale conceptelor noi și măsurile luate pentru a se garanta că, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogarea, este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent;

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

(3) Acordarea omologărilor UE de tip prin derogare în cazul tehnologiilor sau al conceptelor noi face obiectul unei autorizații din partea Comisiei.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a decide cu privire la acordarea autorizației menționate la primul paragraf de la prezentul alineat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(4) Până la adoptarea de către Comisie a actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (3), autoritatea de omologare poate acorda o omologare UE de tip provizorie, valabilă numai pe teritoriul statului membru al autorității de omologare respective, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată. Autoritatea de omologare informează neîntârziat Comisia și celelalte state membre în legătură cu aceasta prin intermediul unui dosar care conține informațiile menționate la alineatul (2).

Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată ale omologării UE de tip figurează în titlul certificatului de omologare UE de tip și în titlul certificatului de conformitate.

(5) Autoritățile de omologare ale altor state membre pot accepta pe teritoriul național omologarea UE de tip provizorie menționată la alineatul (4), cu condiția să informeze în scris autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip provizorie cu privire la acceptarea lor.

(6) După caz, actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3) precizează dacă autorizațiile fac obiectul vreunei restricții, în special în ceea ce privește numărul maxim de vehicule care intră sub incidența autorizației. În toate cazurile, omologarea UE de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.

(7) În cazul în care, prin actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3), Comisia refuză acordarea autorizației, autoritatea de omologare informează de îndată titularul omologării UE de tip provizorii menționate la alineatul (4) că omologarea UE de tip provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data actului de punere în aplicare.

Cu toate acestea, vehiculele care au fost produse în conformitate cu omologarea UE de tip provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în orice stat membru care a acceptat omologarea UE de tip provizorie în conformitate cu alineatul (5).

Articolul 40

Adaptarea ulterioară a actelor de reglementare

(1) În cazul în care Comisia a autorizat acordarea unei omologări UE de tip în temeiul articolului 39, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea actelor de reglementare în cauză la ultimele evoluții tehnologice.

În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 39 se referă la un regulament ONU, Comisia avansează propuneri pentru a modifica regulamentul ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.

(2) De îndată ce actele de reglementare relevante sunt modificate, orice restricție cuprinsă în actele de punere în aplicare menționate la articolul 39 alineatul (3) este ridicată.

(3) În cazul în care nu au fost întreprinse măsurile necesare adaptării actelor de reglementare menționate la alineatul (1) de la prezentul articol, Comisia poate adopta, la cererea statului membru care a acordat omologarea UE de tip provizorie, acte de punere în aplicare cu privire la decizia de a autoriza extinderea valabilității omologării UE de tip provizorii. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Capitolul VIII
Vehicule produse în serii mici

Articolul 41

Omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici

(1) La solicitarea producătorului și în limitele cantitative anuale aferente categoriilor de vehicule M, N și O prevăzute în anexa V partea A punctul 1, statele membre acordă o omologare UE de tip pentru un tip de vehicul fabricat în serie mică care îndeplinește cel puțin cerințele tehnice prevăzute în anexa II partea I apendicele 1.

(2) Alineatul (1) nu se aplică vehiculelor cu destinație specială.

(3) Certificatului de omologare UE de tip pentru vehicule produse în serii mici i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat care permite cel puțin identificarea statului membru care a acordat omologarea UE de tip și a cerințelor pe care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată le respectă.

(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatele de omologare UE de tip pentru vehiculele produse în serii mici. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei II partea I apendicele 1 în vederea stabilirii cerințelor tehnice pentru categoriile de vehicule M, N și O și a modificării în mod corespunzător a anexei V partea A punctul 1 în ceea ce privește limitele cantitative anuale.

Articolul 42

Omologarea națională de tip a vehiculelor produse în serii mici

(1) Producătorii pot solicita o omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici în cadrul limitelor cantitative anuale stabilite în anexa V partea A punctul 2. Limitele respective se aplică punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii în funcțiune a vehiculelor din tipul omologat pe piața fiecărui stat membru într-un an dat.

(2) Statele membre pot decide să exonereze orice tip de vehicul menționat la alineatul (1) de obligația de a respecta una sau mai multe dintre cerințele prezentului regulament sau una sau mai multe dintre cerințele prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa II, cu condiția ca statele membre respective să fi prevăzut cerințe alternative relevante.

(3) În cazul omologării naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici, autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa II.

(4) Certificatului de omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat care permite cel puțin identificarea statului membru care a acordat omologarea de tip și caracterizarea omologării drept una acordată pentru o serie mică la nivel național.

(5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare armonizat pentru certificatul de omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici este care poartă antetul „Certificat de omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici” și precizează conținutul și natura derogărilor acordate în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Până la adoptarea de către Comisie a astfel de acte de punere în aplicare, statele membre pot continua să stabilească formatul certificatelor de omologare națională de tip.

Articolul 43

Valabilitatea unei omologări naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici

(1) Valabilitatea omologării naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici este limitată la teritoriul statului membru a cărui autoritate de omologare a acordat omologarea.

(2) La cererea producătorului, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale statelor membre alese de producător o copie a certificatului de omologare națională de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare prevăzut la articolul 26 alineatul (4), prin scrisoare recomandată sau prin e-mail.

(3) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologarea națională de tip, cu excepția cazului în care au motive rezonabile de a crede că cerințele tehnice naționale în temeiul cărora a fost omologat tipul de vehicul nu sunt echivalente cu cerințele proprii.

(4) În termen de două luni de la primirea documentelor menționate la alineatul (2), autoritățile de omologare ale statelor membre alese de producător comunică autorității de omologare care a acordat omologarea națională de tip decizia lor de a accepta sau nu omologarea de tip. În cazul în care nu s-a comunicată o astfel de decizie în respectivul termen de două luni, omologarea națională de tip se consideră a fi acceptată.

(5) La cererea unui solicitant care intenționează să introducă pe piață, să înmatriculeze sau să pună în funcțiune într-un alt stat membru un vehicul care deține o omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici, autoritatea de omologare care a acordat omologarea națională de tip pentru vehicule produse în serii mici furnizează autorității naționale a celuilalt stat membru o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare.

Autoritatea de omologare a celuilalt stat membru permite introducerea pe piață, înmatricularea sau intrarea în funcțiune a unui astfel de vehicul, cu excepția cazului în care are motive întemeiate de a crede că cerințele tehnice naționale pe baza cărora tipul de vehicul a fost omologat nu sunt echivalente cu propriile sale cerințe.

Capitolul IX
Omologări individuale ale vehiculelor

Articolul 44

Omologări UE individuale ale vehiculelor

(1) Statele membre acordă o omologare UE individuală pentru un vehicul care respectă cerințele prevăzute în anexa II partea I apendicele 2 sau, în cazul vehiculelor cu destinație specială, în anexa II partea III.

Prezentul capitol nu se aplică vehiculelor incomplete.

(2) Cererea de omologare UE individuală a vehiculului este prezentată de către proprietarul vehiculului, de către producător, de către reprezentantul producătorului sau de către importator.

(3) Statele membre nu efectuează încercări distructive pentru a stabili dacă vehiculul îndeplinește cerințele menționate la alineatul (1), dar folosesc în schimb orice informație relevantă furnizată de către solicitant în acest scop.

(4) Certificatului de omologare UE individuală a unui vehicul i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat, care permite cel puțin identificarea statului membru care a acordat omologarea UE individuală a vehiculului.

(5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatele de omologare UE individuală a vehiculului. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la … [24 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

(6) Statele membre permit introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor care au un certificat de omologare UE individuală în curs de valabilitate.

(7) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei II partea I în ceea ce privește stabilirea cerințelor tehnice pentru vehiculele din categoriile M, N și O.

Articolul 45

Omologări naționale individuale ale vehiculelor

(1) Pentru un anumit vehicul, unic sau nu, statele membre pot decide să acorde o derogare de la obligația de a respecta una sau mai multe cerințe ale prezentului regulament ori una sau mai multe dintre cerințele prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa II, cu condiția ca statele membre respective să fi impus cerințe alternative relevante.

(2) O cerere de omologare națională individuală a vehiculului este înaintată de către proprietarul vehiculului, de către producător, de către reprezentantul producătorului sau de către importator.

(3) Statele membre nu efectuează încercări distructive pentru a stabili dacă vehiculul îndeplinește cerințele alternative menționate la alineatul (1), dar folosesc în schimb orice informație relevantă furnizată de către solicitant în acest scop.

(4) În scopul unei omologări naționale individuale a vehiculului, autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa II.

(5) Un stat membru emite fără întârziere un certificat de omologare națională individuală a vehiculului în cazul în care vehiculul este conform cu descrierea anexată la cerere și cu cerințele alternative relevante.

(6) Certificatului de omologare națională individuală a vehiculului i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat care permite cel puțin identificarea statului membru care a acordat omologarea UE de tip și identificarea cerințelor pe care vehiculul le respectă.

(7) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare armonizat pentru certificatul de omologare națională individuală a vehiculului. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Până la adoptarea de către Comisie a astfel de acte de punere în aplicare, statele membre pot continua să stabilească formatul certificatelor de omologare națională individuală a vehiculului.

Articolul 46

Valabilitatea unei omologări naționale individuale a vehiculului

(1) Valabilitatea unei omologări naționale individuale a vehiculului este limitată la teritoriul statului membru care a acordat omologarea individuală a vehiculului.

(2) La cererea unui solicitant care dorește să pună la dispoziție pe piață, să înmatriculeze sau să pună în funcțiune într-un alt stat membru un vehicul căruia i s-a acordat o omologare națională individuală, statul membru care a acordat omologarea îi furnizează solicitantului o declarație privind cerințele tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat.

(3) Un stat membru permite punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune pe teritoriul său a unui vehicul căruia un alt stat membru i-a acordat o omologare națională individuală în conformitate cu articolul 45, cu excepția cazului în care statul membru are motive rezonabile să creadă că respectivele cerințe alternative relevante pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu dispozițiile sale sau că vehiculul nu este conform cu cerințele în cauză.

(4) Prezentul articol se aplică vehiculelor care au fost omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și care au fost modificate înainte de prima înmatriculare sau de punerea lor în funcțiune.

Articolul 47

Dispoziții specifice

(1) Procedurile stabilite la articolele 44 și 45 se pot aplica în cazul unui anumit vehicul fabricat în mai multe etape.

(2) Procedurile stabilite la articolele 44 și 45 nu înlocuiesc o etapă intermediară din cadrul derulării normale a unei omologări de tip în mai multe etape și nu se aplică pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul.

Capitolul X
Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune

Articolul 48

Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a altor vehicule decât vehiculele de sfârșit de serie

(1) Fără a aduce atingere articolelor 51, 52 și 53, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în funcțiune numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu articolele 36 și 37.

Înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor incomplete pot fi refuzate atât timp cât vehiculele rămân incomplete. Înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor incomplete nu se folosesc cu scopul de a eluda aplicarea articolului 49.

(2) Numărul de vehicule produse în serii mici puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în cursul aceluiași an nu depășește limitele cantitative anuale stabilite în anexa V.

Articolul 49

Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea

sau punerea în funcțiune a vehiculelor de sfârșit de serie

(1) Sub rezerva limitelor fixate în anexa V partea B și doar în perioada limitată menționată la alineatul (2), statele membre pot înmatricula vehiculele conforme unui tip de vehicul a cărui omologare UE de tip nu mai este valabilă și pot autoriza punerea la dispoziție pe piață și punerea în funcțiune a acestora.

Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii care au făcut obiectul unei omologări UE de tip valabile în momentul fabricării și care nu au fost înmatriculate sau puse în funcțiune înainte de expirarea valabilității omologării UE de tip respective.

(2) Alineatul (1) se aplică doar, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării UE de tip și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă.

(3) Producătorul care dorește să beneficieze de alineatul (1) prezintă o cerere autorității competente din fiecare stat membru afectat de înmatricularea sau de punerea în funcțiune a vehiculelor în cauză. Cererea specifică motivele tehnice sau economice care împiedică vehiculele respective să îndeplinească noile cerințe tehnice.

Statele membre în cauză decid în termen de trei luni de la primirea unei astfel de cereri dacă permit înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor respective pe teritoriul lor și, în caz afirmativ, numărul acelor vehicule.

(4) Statele membre aplică măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că numărul de vehicule care urmează a fi înmatriculate sau puse în funcțiune în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat în mod eficace.

Articolul 50

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

(1) Componentele și unitățile tehnice separate, inclusiv cele destinate serviciilor postvânzare, pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în funcțiune numai dacă îndeplinesc cerințele din actele de reglementare relevante enumerate în anexa II și dacă sunt marcate în conformitate cu articolul 38.

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

(3) Statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate care fac obiectul unei derogări în temeiul articolului 39 sau care urmează să fie instalate pe vehicule care fac obiectul omologărilor acordate în conformitate cu articolele 41, 42, 44 și 45 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

(4) De asemenea, statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate care urmează a fi utilizate la vehicule a căror omologare de tip în temeiul prezentului regulament sau în temeiul Directivei 2007/46/CE nu a fost necesară în momentul în care vehiculele respective au fost puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune.

(5) De asemenea, statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor de schimb și a unităților tehnice separate care urmează a fi utilizate pe vehicule pentru care a fost acordată omologarea de tip înainte de intrarea în vigoare a cerințelor actelor de reglementare relevante enumerate în anexa II, în conformitate cu cerințele actului relevant aplicabil în momentul în care omologările de tip respective au fost acordate inițial.

Capitolul XI
Clauze de siguranță

Articolul 51

Evaluarea națională cu privire la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate în legătură cu care există suspiciuni de risc grav sau de neconformitate

În cazul în care, pe baza propriilor activități de supraveghere a pieței sau a unor informații furnizate de o autoritate de omologare sau de un producător sau pe baza unor reclamații, autoritățile de supraveghere a pieței dintr-un stat membru au motive suficiente să creadă că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament ori nu se conformează cerințelor prevăzute de prezentul regulament, acestea evaluează vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză cu privire la cerințele relevante prevăzute de prezentul regulament. Operatorii economici relevanți și autoritățile relevante de omologare cooperează pe deplin cu autoritățile de supraveghere a pieței inclusiv prin transmiterea rezultatelor tuturor verificărilor sau încercărilor relevante efectuate în conformitate cu articolul 31.

Articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică evaluării riscurilor vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză.

Articolul 52

Procedurile naționale aplicate vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele

(1) În cazul în care, în urma efectuării evaluării în temeiul articolului 51, autoritatea de supraveghere a pieței a unui stat membru constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament, aceasta solicită fără întârziere ca operatorul economic relevant să ia imediat toate măsurile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă riscul respectiv în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în funcțiune.

(2) În cazul în care, în urma efectuării evaluării în temeiul articolului 51, autoritatea de supraveghere a pieței a unui stat membru constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată nu se conformează prezentului regulament, dar nu prezintă un risc grav astfel cum se menționează la alineatul (1) de la prezentul articol, aceasta solicită fără întârziere ca operatorul economic relevant să ia toate măsurile corective adecvate într-o perioadă de timp rezonabilă astfel încât să aducă un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată în conformitate. Perioada respectivă este proporțională cu gravitatea neconformității pentru a se asigura că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză este conform(ă) în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în funcțiune.

În conformitate cu obligațiile menționate la articolele 13-21, operatorii economici se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe care aceștia le-au introdus pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune în Uniune.

(3) În cazul în care operatorii economici nu iau măsuri corective adecvate în termenul relevant precizat la alineatul (1) sau (2) sau în care riscul impune măsuri rapide, autoritățile naționale iau toate măsurile restrictive provizorii adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe piața lor națională sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.

Articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică măsurilor restrictive menționate la primul paragraf de la prezentul alineat.

(4) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii unei clasificări a gravității neconformității și a măsurilor corespunzătoare pe care autoritățile naționale trebuie să le ia pentru a asigura aplicarea uniformă a prezentului articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Articolul 53

Măsuri corective și restrictive la nivelul Uniunii

(1) Statul membru care adoptă măsuri corective sau restrictive în conformitate cu articolul 52 informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre prin intermediul ICSMS. De asemenea, statul membru respectiv informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea cu privire la constatările sale.

Informațiile furnizate includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare pentru identificarea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, a originii lor, a naturii presupusei neconformități și a riscului implicat, a tipului și a duratei măsurilor corective și restrictive naționale adoptate, precum și argumentele prezentate de operatorul economic relevant.

(2) Statul membru care adoptă măsuri corective sau restrictive precizează, de asemenea, dacă riscul sau neconformitatea se datorează:

(a) neîndeplinirii de către vehicul, de către sistem, de către componentă sau de către unitatea tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la protecția interesului public reglementate de prezentul regulament; sau

(b) lacunelor din actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.

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

(4) În cazul în care, în termen de o lună de la notificarea menționată la alineatul (1), nici alte state membre, nici Comisia nu ridică obiecții cu privire la o măsură națională notificată, măsura respectivă este considerată justificată. Celelalte state membre se asigură că se iau fără întârziere măsuri corective sau restrictive similare pe teritoriile lor față de vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

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

Pe baza consultării menționate la primul paragraf de la prezentul alineat, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a decide cu privire la măsurile corective sau restrictive armonizate la nivelul Uniunii. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Comisia comunică imediat decizia menționată la al doilea paragraf operatorului sau operatorilor economici relevanți. Statele membre pun în aplicare astfel de acte fără întârziere și informează Comisia în consecință.

În cazul în care Comisia consideră că o măsură națională notificată este nejustificată, statul membru în cauză retrage sau adaptează măsura, în conformitate cu decizia Comisiei menționată la al doilea paragraf.

(6) În cazul în care stabilește, în urma încercărilor și inspecțiilor pe care le-a efectuat în conformitate cu articolul 9, că este necesară o măsură corectivă sau restrictivă la nivelul Uniunii, Comisia consultă fără întârziere statele membre în cauză și operatorul sau operatorii economici relevanți.

Pe baza consultării menționate la primul paragraf de la prezentul alineat, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a decide cu privire la măsurile corective sau restrictive la nivelul Uniunii. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Comisia comunică imediat decizia menționată la al doilea paragraf operatorului sau operatorilor economici relevanți. Statele membre pun în aplicare astfel de acte fără întârziere și informează Comisia în consecință.

(7) În cazul în care riscul sau neconformitatea se datorează lacunelor din actele de reglementare enumerate în anexa II, Comisia propune măsuri corespunzătoare după cum urmează:

(a) în situația în care actele în cauză sunt acte juridice ale Uniunii, Comisia prezintă o propunere legislativă care stabilește modificările necesare ale actelor respective;

(b) în situația în care actele în cauză sunt regulamente ONU, Comisia propune proiectele de modificări necesare la regulamentele ONU relevante în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.

(8) În cazul în care o măsură corectivă este considerată drept justificată în conformitate cu prezentul articol sau face obiectul actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (5) sau (6), măsura respectivă se pune gratuit la dispoziția deținătorilor de înmatriculări pentru vehiculele afectate. În cazul în care s-au executat reparații pe cheltuiala deținătorului înmatriculării înainte de adoptarea măsurii corective, producătorul rambursează costul acestor reparații până la costul reparațiilor necesare în conformitate cu măsura corectivă respectivă.

Articolul 54

Omologarea UE de tip neconformă

(1) În cazul în care constată că o omologare de tip care a fost acordată nu este conformă cu prezentul regulament, autoritățile de omologare refuză recunoașterea respectivei omologări de tip.

(2) Autoritatea de omologare notifică refuzul său autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip, autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei. În cazul în care, în termen de o lună de la notificare, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip confirmă neconformitatea omologării de tip, respectiva autoritate de omologare retrage omologarea de tip.

(3) În cazul în care, în termen de o lună de la notificarea menționată la alineatul (2), autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ridică o obiecție, Comisia consultă fără întârziere statele membre, în special autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip și operatorul economic relevant.

(4) Pe baza consultării menționate la alineatul (3) de la prezentul articol, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a decide dacă refuzul recunoașterii omologării UE de tip menționat la alineatul (1) de la prezentul articol este justificat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Comisia comunică imediat decizia menționată la primul paragraf operatorilor economici relevanți. Statele membre pun în aplicare astfel de acte fără întârziere și informează Comisia în consecință.

(5) În cazul în care, în urma încercărilor și inspecțiilor pe care le-a efectuat în conformitate cu articolul 9, Comisia stabilește că o omologare de tip acordată nu este în conformitate cu prezentul regulament, aceasta consultă fără întârziere statele membre, în special autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip și operatorul economic relevant.

Pe baza consultărilor menționate la primul paragraf de la prezentul alineat, Comisia adoptă un act de punere în aplicare pentru a decide cu privire la refuzul recunoașterii omologării de tip menționat la alineatul (1) de la prezentul articol. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(6) Articolele 51, 52 și 53 se aplică vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul unei omologări de tip neconforme și care sunt deja puse la dispoziție pe piață.

Articolul 55

Introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau a 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 esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu sunt introduse pe piață, nu sunt puse în funcțiune și sunt interzise, cu excepția cazului în care au fost autorizate de o autoritate de omologare în conformitate cu articolul 56.

(2) Astfel de autorizații se aplică numai pentru numărul restrâns de piese sau echipamente, care sunt incluse pe lista menționată la alineatul (4).

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea completării prezentului regulament prin stabilirea cerințelor pentru autorizarea pieselor și echipamentelor menționate la alineatul (1) de la prezentul articol.

Cerințele respective pot fi bazate pe actele de reglementare enumerate în anexa II sau pot consta într-o comparație a performanțelor de mediu sau de siguranță ale pieselor și echipamentelor cu performanțele de mediu sau de siguranță ale pieselor sau echipamentelor originale, 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 pentru performanța sa de mediu.

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei VI pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin stabilirea și actualizarea listei de piese sau echipamente pe baza unei evaluări a următoarelor:

(a) măsura în care există un risc grav pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor care sunt echipate cu piesele sau echipamentele respective;

(b) efectul potențial asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața postvânzare al unei eventuale autorizații pentru piesele sau echipamentele respective în conformitate cu articolul 56 alineatul (1).

(5) Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale sau pieselor sau echipamentelor care aparțin unui sistem omologat de tip în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa II, cu excepția cazului în care omologarea de tip se referă la alte aspecte decât riscul grav menționat la alineatul (1).

În sensul prezentului articol, piese sau echipamente originale înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și standardele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru asamblarea vehiculului în cauză.

(6) Alineatul (1) de la prezentul articol nu se aplică pieselor sau echipamentelor care sunt fabricate în mod exclusiv pentru vehiculele de curse. Piesele sau echipamentele enumerate în anexa VI care sunt utilizate atât pentru curse, cât și pentru circulația pe drumuri se pun la dispoziție pe piață doar pentru vehiculele destinate utilizării pe drumuri publice, dacă respectă cerințele prevăzute în actele delegate menționate la alineatul (3) de la prezentul articol și au fost autorizate de către Comisie. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care decide dacă se acordă respectivele autorizații. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Articolul 56

Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale

(1) Producătorul de piese sau echipamente poate solicita autorizația menționată la articolul 55 alineatul (1) printr-o cerere prezentată autorității de omologare, însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care se solicită autorizația sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 55 alineatul (3). Acest producător poate prezenta doar o singură cerere pentru fiecare tip de piesă sau de echipament și doar unei singure autorități de omologare.

(2) Cererea de autorizare include detaliile producătorului pieselor sau echipamentelor, tipul, numerele de identificare și codul pieselor sau echipamentelor, denumirea producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul fabricării, precum și orice altă informație care permite identificarea vehiculului pe care urmează să fie instalate piesele sau echipamentele.

Autoritatea de omologare autorizează introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau echipamentelor în cazul în care constată, ținând seama de raportul de încercare menționat la alineatul (1) de la prezentul articol și de alte probe, că piesele sau echipamentele în cauză sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 55 alineatul (3).

Autoritatea de omologare eliberează fără întârziere producătorului un certificat de autorizare.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabiliri modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatul de autorizare menționat la al treilea paragraf de la prezentul alineat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(3) Producătorul informează de îndată autoritatea de omologare care a emis autorizația asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care autorizația a fost emisă. Autoritatea de omologare decide dacă se revizuiește autorizația sau dacă se emite o nouă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.

Producătorul se asigură că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost emisă autorizația.

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

În cazul în care autoritatea de omologare consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, aceasta îi solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura aducerea în conformitate a pieselor sau echipamentelor. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația.

(5) La cererea unei autorități naționale a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a emis autorizația îi trimite acesteia, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de autorizare emis, însoțită de anexe, printr-un sistem electronic comun și securizat de schimb de informații. Copia respectivă poate fi trimisă și sub forma unui fișier electronic securizat.

(6) O autoritate de omologare care nu este de acord cu autorizația emisă de un alt stat membru prezintă motivele dezacordului său Comisiei. Pentru a soluționa dezacordul, Comisia întreprinde măsurile necesare. Printre altele, dacă este necesar, și după consultarea autorităților de omologare relevante, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se solicită retragerea autorizației. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(7) Până la întocmirea listei menționate la articolul 55 alineatul (4), statele membre pot menține dispoziții naționale referitoare la piese sau echipamente care pot afecta buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu.

Capitolul XII
Reglementări internaționale

Articolul 57

Regulamentele ONU necesare pentru omologarea UE de tip

(1) Regulamentele ONU sau modificările la acestea care au primit votul favorabil al Uniunii sau pe care Uniunea le aplică și care sunt enumerate în anexa II fac parte din cerințele pentru omologarea UE de tip a vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate.

(2) În cazul în care Uniunea a votat în favoarea unui regulament ONU sau a unei modificări a acestuia în scopul omologării de tip a întregului vehicul, Comisia adoptă acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea completării prezentului regulament pentru a dispune obligativitatea regulamentului ONU sau a modificărilor la acesta ori în vederea a modificării prezentului regulament.

Actele delegate respective specifică datele de la care regulamentul ONU sau modificările la acesta urmează să fie obligatorii și includ dispoziții tranzitorii, după caz, și, atunci când este cazul pentru omologarea UE de tip, data primei înmatriculări și a punerii în funcțiune a vehiculelor, precum și a punerii la dispoziție pe piață a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate.

Articolul 58

Echivalența regulamentelor ONU în scopul omologării UE de tip

(1) Regulamentele ONU enumerate în partea II a anexei II sunt recunoscute ca fiind echivalente cu actele de reglementare corespondente, în măsura în care au același domeniu de aplicare și același obiect.

(2) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologările de tip acordate în conformitate cu regulamentele ONU menționate la alineatul (1) și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente care au fost acordate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele de reglementare enumerate în anexa II.

Capitolul XIII
Furnizarea informațiilor tehnice

Articolul 59

Informații destinate utilizatorilor

(1) Producătorul nu furnizează informații tehnice legate de caracteristicile tipului de vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prevăzut(ă) de prezentul regulament, sau de actele de reglementare enumerate în anexa II, care sunt diferite de caracteristicile omologării de tip acordate de către autoritatea de omologare.

(2) Producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiție specială sau restricție privind utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament.

(3) Informațiile menționate la alineatul (2) sunt furnizate în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul urmează să fie introdus(ă) pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune. Informațiile sunt furnizate, de asemenea, în manualul de utilizare.

Articolul 60

Informații destinate producătorilor

(1) Producătorii de vehicule pun la dispoziția producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, de piese sau echipamente toate datele necesare pentru omologarea UE de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate sau pentru obținerea autorizației menționate la articolul 55 alineatul (1).

Producătorii de vehicule pot impune un acord obligatoriu producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pentru a proteja confidențialitatea informațiilor care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.

(2) Producătorii de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente furnizează producătorilor de vehicule toate informațiile detaliate cu privire la restricțiile care se aplică omologărilor lor de tip și care sunt fie menționate la articolul 29 alineatul (3), fie impuse de un act de reglementare enumerat în anexa II.

Capitolul XIV

Accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

Articolul 61

Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorii le oferă operatorilor independenți un acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații privind OBD-urile vehiculelor, la echipamente de diagnosticare și la alte echipamente, la instrumente, inclusiv la referințele complete ale software-urilor aplicabile și la descărcările disponibile ale acestora, precum și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. Informațiile sunt prezentate într-un mod ușor accesibil în format care poate fi citit automat și sub formă de seturi de date prelucrabile electronic. Operatorii independenți au acces la serviciile de diagnosticare la distanță utilizate de către producători și de către distribuitori și reparatori autorizați.

Producătorii furnizează o structură standardizată, sigură și accesibilă la distanță pentru a permite reparatorilor independenți să realizeze operații care implică accesul la sistemul de siguranță al vehiculului.

(2) Până la adoptarea de către Comisie a unui standard corespunzător prin intermediul lucrărilor Comitetului European pentru Standardizare (CEN) sau ale unui organism de standardizare comparabil, informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt prezentate într-un mod ușor accesibil, astfel încât să poată fi prelucrate de operatorii independenți prin eforturi rezonabile.

Informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt publicate pe site-urile de internet ale producătorilor folosind un format standardizat sau, dacă acest lucru nu este realizabil din cauza naturii informațiilor, într-un alt format adecvat. Pentru operatorii independenți, alții decât reparatorii, informațiile sunt prezentate, de asemenea, într-un format care poate fi citit automat și prelucrat electronic cu ajutorul unor instrumente de tehnologia informațiilor și software-uri ușor accesibile și care le permite operatorilor independenți să își îndeplinească sarcinile asociate activității lor comerciale în cadrul lanțului de aprovizionare de pe piața pieselor de schimb.

(3) Cu toate acestea, în următoarele cazuri, este suficient ca producătorul să furnizeze rapid informațiile solicitate într-un format ușor de accesat atunci când un operator independent solicită acest lucru:

(a) pentru tipurile de vehicule care fac obiectul unei omologări naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici astfel cum se menționează la articolul 42;

(b) pentru vehiculele cu destinație specială;

(c) pentru tipurile de vehicule din categoriile O_1 și O_2 care nu utilizează instrumente de diagnosticare sau comunicații fizice ori fără fir cu unitatea sau unitățile de control electronic de la bord în scopul diagnosticării sau al reprogramării vehiculelor lor;

(d) pentru etapa finală a omologării de tip în cazul procedurii de omologare de tip în mai multe etape, atunci când etapa finală vizează numai o caroserie care nu conține sisteme de control electronic al vehiculului și toate sistemele de control electronic al vehiculului de bază rămân neschimbate.

(4) Detaliile cerințelor tehnice referitoare la accesul la OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, în special la specificațiile tehnice referitoare la modul în care urmează să fie furnizate informații privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, sunt prevăzute în anexa X.

(5) De asemenea, producătorii pun la dispoziția operatorilor independenți, precum și a comercianților și a reparatorilor autorizați materiale pentru formare.

(6) Producătorii se asigură că informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt accesibile în orice moment, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic.

Producătorii pun la dispoziție orice modificări și completări ulterioare ale informațiilor privind OBD-urile vehiculelor și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe site-urile de internet ale acestora în același timp în care le pun la dispoziția reparatorilor autorizați.

(7) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb sau de rezervă compatibile cu OBD-urile, precum și a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentelor de încercare, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricărui producător sau reparator de componente, de dispozitive de diagnosticare sau de echipamente de încercare interesat.

(8) În scopul proiectării, fabricării și reparării echipamentelor auto pentru vehiculele alimentate cu combustibil alternativ, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricăror producători, instalatori sau reparatori de echipamente destinate vehiculelor alimentate cu combustibil alternativ interesați.

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

(10) Prezentul capitol nu se aplică vehiculelor care fac obiectul unor omologări individuale ale vehiculelor.

(11) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei X pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și de reglementare sau de a preveni abuzul prin actualizarea cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv activitățile de reparații și întreținere susținute prin rețele wireless de arie largă și prin adoptarea și integrarea standardelor menționate la alineatul (2) de la prezentul articol. Comisia ține cont de actuala tehnologie a informației, de progresele tehnologice previzibile în materie de vehicule, de standardele ISO în vigoare și de posibilitatea existenței unui standard ISO internațional.

Articolul 62

Obligații referitoare la titularii mai multor omologări de tip

(1) Producătorul responsabil pentru respectiva omologare de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate ori pentru o anumită etapă a unui vehicul are responsabilitatea, în cazul unei omologări de tip mixte, în etape succesive sau în mai multe etape, de a comunica atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informațiile referitoare la repararea și întreținerea sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză sau privind etapa respectivă.

(2) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul final este responsabil de asigurarea accesului la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în ceea ce privește etapa sa sau etapele sale de fabricație și legătura cu etapa sau etapele anterioare.

Articolul 63

Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorul poate percepe tarife rezonabile și proporționale pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, altele decât datele menționate la articolul 61 alineatul (10). Tarifele respective nu descurajează accesul la astfel de informații prin faptul că nu țin cont de frecvența accesării acestora de către operatorul independent. Accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor este oferit gratuit autorităților naționale, Comisiei și serviciilor tehnice.

(2) Producătorul furnizează informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv privind serviciile tranzacționale precum reprogramarea sau asistența tehnică, pe bază orară, zilnică, lunară și anuală, tarifele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele respective pentru care se acordă accesul.

Pe lângă accesul pe bază de durată, producătorii pot oferi accesul pe bază de tranzacții; în acest caz, tarifele sunt percepute per tranzacție și nu țin cont de durata pentru care este acordat accesul.

În cazul în care producătorul oferă ambele sisteme de acces, reparatorii independenți aleg sistemele de acces, fie pe bază de durată, fie pe bază de tranzacții.

Articolul 64

Dovada respectării obligațiilor referitoare la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorul care a solicitat omologarea UE de tip sau omologarea națională de tip pune la dispoziția autorității de omologare dovada conformității cu prezentul capitol în termen de șase luni de la data respectivei omologări de tip.

(2) Dacă o astfel de dovadă a conformității nu este furnizată în termenul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol, autoritatea de omologare ia măsurile necesare în conformitate cu articolul 65.

Articolul 65

Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) O autoritate de omologare poate, în orice moment, fie din proprie inițiativă, fie pe baza unei reclamații sau a unei evaluări efectuate de un serviciu tehnic, să verifice dacă producătorul respectă prezentul capitol și certificatul producătorului de acces la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor menționate în anexa X apendicele 1.

(2) În cazul în care o autoritate de omologare constată că producătorul nu și-a îndeplinit obligațiile referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip respectivă întreprinde măsurile corespunzătoare pentru a remedia situația.

Măsurile menționate pot include retragerea sau suspendarea omologării de tip, amenzi sau alte măsuri adoptate în conformitate cu articolul 84.

(3) În cazul în care un operator independent sau o asociație comercială reprezentând operatori independenți depune o reclamație către autoritatea de omologare privind nerespectarea de către producător a prezentului capitol, autoritatea de omologare procedează la efectuarea unui audit cu scopul de a verifica respectarea de către producător a articolelor menționate. Autoritatea de omologare solicită autorității de omologare care a acordat omologarea de tip a întregului vehicul să analizeze reclamația și să solicite ulterior de la producătorul vehiculului mijloace de probă care să demonstreze că sistemul utilizat de producător este în conformitate cu prezentul regulament. Rezultatele anchetei respective se comunică autorității naționale de omologare și operatorului independent sau asociației în termen de trei luni de la depunerea cererii comerciale în cauză.

(4) Atunci când efectuează auditul, autoritatea de omologare poate solicita unui serviciu tehnic sau oricărui expert independent să efectueze o evaluare pentru a verifica dacă obligațiile referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor au fost respectate.

Articolul 66

Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule

(1) În ceea ce privește accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, instituit în conformitate cu articolul 13 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei[1], acoperă, de asemenea, toate vehiculele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Acesta își desfășoară activitățile în conformitate cu anexa X la prezentul regulament.

(2) Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule evaluează dacă accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor afectează progresele înregistrate cu privire la reducerea furturilor de vehicule și prezintă recomandări pentru îmbunătățirea cerințelor referitoare la accesul la astfel de informații. În special, forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule acordă consiliere Comisiei cu privire la introducerea unui proces prin care operatorii independenți obțin aprobarea și autorizarea din partea organizațiilor acreditate în vederea accesării informațiilor referitoare la siguranța vehiculelor.

Comisia poate decide să păstreze confidențialitatea discuțiilor și a concluziilor forumului privind accesul la informațiile referitoare la vehicule.

---

[1] Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

Capitolul XV
Evaluarea, desemnarea, notificarea și monitorizarea serviciilor tehnice

Articolul 67

Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice

(1) Autoritatea de omologare desemnată de statul membru în conformitate cu articolul 6 alineatul (2), (denumită în sensul prezentului capitol „autoritatea de omologare de tip”), este responsabilă pentru evaluarea, desemnarea, notificarea și monitorizarea serviciilor tehnice, inclusiv, dacă este cazul, a subcontractanților sau a filialelor respectivelor servicii tehnice. Autoritatea de omologare de tip poate decide ca evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice și, după caz, a subcontractanților sau a filialelor respectivelor servicii tehnice urmează să fie efectuate de către un organism național de acreditare.

(2) Autoritățile de omologare de tip fac obiectul evaluărilor *inter pares* cu privire la orice activitate pe care o desfășoară în legătură cu evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice.

Evaluările *inter pares* acoperă evaluările tuturor sau a unora dintre operațiunile serviciilor tehnice care au fost efectuate de către autoritățile de omologare de tip în conformitate cu articolul 73 alineatul (4), inclusiv în ceea ce privește competența personalului, corectitudinea metodologiei de încercare și de inspecție și corectitudinea rezultatelor încercărilor bazate pe domeniul de aplicare definit al actelor de reglementare enumerate în partea I a anexei II.

Activitățile legate de evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice care se ocupă numai de omologări individuale naționale care au fost acordate în conformitate cu articolul 45 sau de omologări naționale de tip pentru vehiculele fabricate în serii mici care au fost acordate în conformitate cu articolul 42 sunt scutite de evaluările *inter pares*.

Orice evaluare a serviciilor tehnice acreditate efectuată de către autoritățile de omologare de tip este scutită de evaluările *inter pares*.

(3) Autoritățile de omologare de tip nu fac obiectul evaluărilor *inter pares* atunci când își desemnează toate serviciile tehnice exclusiv pe baza acreditării serviciilor tehnice.

(4) Autoritatea de omologare de tip nu oferă servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale.

(5) Autoritatea de omologare de tip are la dispoziție personal suficient pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute în prezentul regulament.

(6) Fiecare stat membru furnizează Comisiei, forumului și celorlalte state membre care le solicită informații cu privire la procedurile lor de evaluare, desemnare și notificare a serviciilor tehnice și de monitorizare a serviciilor tehnice, precum și în legătură cu orice modificare a procedurilor.

Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului de utilizat pentru furnizarea informațiilor privind procedurile statelor membre menționate la primul paragraf de la prezentul alineat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(7) Autoritățile de omologare de tip care fac obiectul evaluărilor *inter pares* stabilesc proceduri pentru audituri interne, în conformitate cu anexa III apendicele 2. Astfel de audituri interne se efectuează cel puțin o dată pe an. Cu toate acestea, frecvența auditurilor interne poate fi redusă dacă autoritatea de omologare de tip poate demonstra că sistemul său de management este pus în aplicare în mod efectiv și și-a dovedit stabilitatea.

(8) Evaluările *inter pares* ale unei autorități de omologare de tip se efectuează cel puțin o dată la fiecare cinci ani de către o echipă de evaluare *inter pares* formată din două autorități de omologare de tip din alte state membre.

Comisia poate decide să participe în cadrul echipei de evaluare *inter pares* pe baza unei analize a evaluării riscurilor.

Evaluarea *inter pares* se efectuează sub responsabilitatea autorității de omologare care face obiectul evaluării și include o vizită la sediul unui serviciu tehnic selectat de echipa de evaluare *inter pares*.

Autoritățile de omologare de tip care nu fac obiectul unei evaluări *inter pares* în conformitate cu alineatul (3) nu sunt incluse în niciuna dintre activitățile aferente echipei de evaluare *inter pares*.

(9) Ținând seama în mod corespunzător de considerentele exprimate de forum, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care definește un plan pentru evaluările *inter pares* care acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și care stabilește criterii privind componența echipei de evaluare *inter pares*, metodologia utilizată pentru evaluarea *inter pares*, calendarul, frecvența și celelalte sarcini legate de evaluarea *inter pares*. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(10) Rezultatele evaluărilor *inter pares* sunt analizate de către forum. Comisia întocmește și publică rezumate ale rezultatelor evaluărilor *inter pares*.

Articolul 68

Desemnarea serviciilor tehnice

(1) Autoritățile de omologare de tip desemnează servicii tehnice pentru a desfășura una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:

(a) categoria A: încercările specificate în prezentul regulament și în actele de reglementare enumerate în anexa II, pe care serviciile tehnice le efectuează în cadrul propriilor unități;

(b) categoria B: supravegherea încercărilor specificate în prezentul regulament și în actele de reglementare enumerate în anexa II, inclusiv pregătirea acestor încercări, în cazul în care respectivele încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;

(c) categoria C: evaluarea și monitorizarea periodică a procedurilor producătorului destinate controlului conformității producției;

(d) categoria D: supravegherea sau efectuarea încercărilor sau a inspecțiilor pentru supravegherea conformității producției.

(2) Fiecare stat membru poate desemna o autoritate de omologare de tip în calitatea de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre categoriile de activități menționate la alineatul (1).

(3) Un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația unui stat membru și are personalitate juridică, cu excepția serviciilor tehnice care aparțin unei autorități de omologare de tip și a serviciilor tehnice interne acreditate aparținând producătorului, astfel cum se menționează la articolul 72.

(4) Un serviciu tehnic încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile sale, cu excepția cazului în care această responsabilitate este asumată, în conformitate cu dreptul intern, de statul membru sau cu excepția cazului în care statul membru este direct responsabil pentru evaluarea conformității.

(5) Serviciile tehnice ale unei țări terțe, altele decât cele care au fost desemnate în conformitate cu articolul 72, pot fi desemnate și notificate Comisiei în sensul articolului 74 numai dacă un acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză prevede posibilitatea de a desemna aceste servicii tehnice. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în temeiul legislației unui stat membru, în conformitate cu alineatul (3) de la prezentul articol, să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca respectivele filiale să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.

Articolul 69

Independența serviciilor tehnice

(1) Un serviciu tehnic, inclusiv personalul său, este independent și îndeplinește activitățile pentru care a fost desemnat la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesare în domeniul respectiv în care funcționează și este liber de orice presiune și stimulent, îndeosebi financiare, care i-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și, în special, liber de presiuni sau stimulente din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.

(2) Un serviciu tehnic este o organizație sau un organism terț care nu este implicat în procesul de proiectare, fabricație, furnizare sau întreținere a vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate pe care o evaluează, o supune încercărilor sau o inspectează.

Se poate considera că cerințele de la primul paragraf sunt îndeplinite de către o asociație comercială sau de către un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate pe care le evaluează, le supune încercărilor sau le inspectează, cu condiția ca independența sa și absența oricărui conflict de interese să fie demonstrate autorității de omologare de tip a statului membru în cauză.

(3) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea activităților pentru care sunt desemnate în conformitate cu articolul 68 alineatul (1) nu proiectează, nu produc, nu furnizează și nu întrețin vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Aceasta nu exclude utilizarea respectivelor vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic și nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.

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

(5) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul prezentului regulament, mai puțin față de autoritatea de omologare de tip și, dacă este cazul, față de organismul național de acreditare, sau în cazurile impuse prin dreptul Uniunii sau prin dreptul intern.

Articolul 70

Competența serviciilor tehnice

(1) Un serviciu tehnic este capabil să presteze toate activitățile pentru care solicită să fie desemnat în conformitate cu articolul 68 alineatul (1). Acesta demonstrează autorității de omologare de tip sau organismului național de acreditare care efectuează evaluarea sau monitorizarea serviciului tehnic respectiv că îndeplinește toate condițiile următoare:

(a) personalul său deține competențele corespunzătoare, cunoștințele tehnice specifice, formarea profesională necesară și o experiență suficientă și adecvată pentru a desfășura activitățile pentru care solicită să fie desemnat;

(b) deține descrieri ale procedurilor relevante pentru desfășurarea activităților pentru care solicită să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție. Serviciul tehnic demonstrează transparența și reproductibilitatea procedurilor respective;

(c) deține mijloacele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de categoria sau categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și instalațiile necesare.

(2) Un serviciu tehnic demonstrează, de asemenea, că posedă competențele necesare, cunoștințele tehnice specifice și o experiență demonstrată pentru a efectua încercări și inspecții în vederea evaluării conformității vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate în raport cu prezentul regulament și că respectă standardele enumerate în anexa III apendicele 1. Cu toate acestea, standardele enumerate în anexa III apendicele 1 nu se aplică ultimei etape a unei proceduri naționale în mai multe etape, menționată la articolul 47 alineatul (1).

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei III în ceea ce privește cerințele pentru evaluarea serviciilor tehnice.

Articolul 71

Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice pot subcontracta, cu acordul autorității relevante de omologare de tip însărcinate cu desemnarea, unele dintre categoriile de activități pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 68 alineatul (1) sau pot dispune ca aceste activități să fie realizate de o filială.

(2) În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează sarcini specifice din rândul categoriilor de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o filială pentru îndeplinirea acestor sarcini, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 68, 69 și 70 și informează autoritatea de omologare de tip în acest sens.

(3) Serviciile tehnice preiau întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanții sau filialele lor, indiferent de locul în care acestea sunt stabilite.

(4) Serviciile tehnice țin la dispoziția autorității de omologare de tip însărcinate cu desemnarea documentele relevante privind evaluarea efectuată de către autoritatea de omologare de tip sau acreditarea efectuată de către organismul național de acreditare al subcontractantului sau al filialei și privind sarcinile îndeplinite de acestea.

Articolul 72

Servicii tehnice interne ale producătorului

(1) Un serviciu tehnic intern al unui producător poate fi desemnat drept serviciu tehnic în cazul activităților din categoria A menționate la articolul 68 alineatul (1) litera (a), însă doar în privința actelor de reglementare menționate în anexa VII. Un serviciu tehnic intern constituie o parte separată și distinctă a societății producătorului și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.

(2) Un serviciu tehnic intern menționat la alineatul (1) îndeplinește următoarele cerințe:

(a) a fost acreditat de un organism național de acreditare și îndeplinește cerințele prevăzute în anexa III apendicele 1 și 2;

(b) serviciul tehnic intern, inclusiv personalul acestuia, este identificabil din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii producătorului din care face parte, ceea ce asigură imparțialitatea sa și demonstrează această imparțialitate față de autoritatea de omologare de tip relevantă și de organismul național de acreditare relevant;

(c) nici serviciul tehnic intern, nici personalul acestuia nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu independența sau cu integritatea sa în ceea ce privește realizarea activităților pentru care a fost desemnat;

(d) prestează servicii doar pentru întreprinderea producătorului din care face parte.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei VII pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea listei actelor de reglementare și a restricțiilor pe care acestea le conțin.

Articolul 73

Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice

(1) Serviciul tehnic solicitant adresează autorității de omologare de tip a statului membru o cerere oficială în care solicită să fie desemnat în conformitate cu anexa III apendicele 2 punctul 4. Cererea specifică categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită să fie desemnat.

(2) Înainte ca o autoritate de omologare de tip să desemneze un serviciu tehnic, autoritatea de omologare de tip sau organismul național de acreditare îl evaluează în conformitate cu o listă de acțiuni de îndeplinit în cadrul evaluării care să acopere cel puțin cerințele prevăzute în anexa III apendicele 2. Evaluarea include o evaluare la fața locului la sediul serviciului tehnic solicitant, precum și, dacă este cazul, o evaluare a tuturor filialelor sau subcontractanților situați atât în interiorul cât și în exteriorul Uniunii.

(3) În cazurile în care evaluarea se realizează de către un organism național de acreditare, serviciul tehnic solicitant furnizează autorității de omologare de tip un certificat de acreditare valabil și raportul de evaluare corespunzător care atestă că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prevăzute în anexa III apendicele 2 în ceea ce privește categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită desemnarea.

(4) În cazurile în care evaluarea este efectuată de autoritatea de omologare de tip, autoritatea de omologare de tip din statul membru în care serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat numește în mod oficial o echipă de evaluare în comun alcătuită din reprezentanți ai autorităților de omologare de tip din cel puțin alte două state membre și un reprezentant al Comisiei.

În cazul în care serviciul tehnic solicită să fie desemnat într-un alt stat membru decât statul membru în care este stabilit, unul dintre reprezentanții din echipa de evaluare în comun provine de la autoritatea de omologare de tip a statului membru de stabilire, cu excepția cazului în care autoritatea de omologare de tip respectivă decide să nu facă parte din echipa de evaluare în comun.

Echipa de evaluare în comun participă la evaluarea serviciului tehnic solicitant, inclusiv la evaluarea la fața locului. Autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea a statului membru în care serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat oferă echipei de evaluare în comun toată asistența necesară și oferă acces în timp util la întreaga documentație necesară pentru a evalua serviciul tehnic solicitant.

(5) În cazurile în care autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea efectuează evaluarea serviciilor tehnice care solicită efectuarea de încercări exclusiv în vederea unor omologări naționale individuale ale vehiculelor în conformitate cu articolul 45, autoritatea de omologare de tip din statul membru în care serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat este scutită de obligația de a numi o echipă de evaluare în comun. Serviciile tehnice care doar verifică instalarea corectă a componentelor din categoriile O_1 și O_2 sunt, de asemenea, scutite de evaluare.

(6) În cazul în care serviciul tehnic a solicitat să fie desemnat de către una sau mai multe autorități de omologare de tip din statele membre, altele decât statul membru în care este stabilit, în conformitate cu articolul 74 alineatul (2), evaluarea se realizează o singură dată, cu condiția ca întregul domeniu de aplicare al desemnării serviciului tehnic să facă obiectul evaluării respective.

(7) Echipa de evaluare în comun formulează constatările privind neconformitatea serviciului tehnic solicitant cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2 în cursul procesului de evaluare. Astfel de constatări se discută în cadrul echipei de evaluare în comun.

(8) Echipa de evaluare în comun întocmește, după evaluarea la fața locului, un raport care indică măsura în care serviciul tehnic solicitant îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2.

(9) Raportul menționat la alineatul (8) conține un rezumat al tuturor neconformităților constatate, împreună cu o recomandare care menționează dacă solicitantul poate fi desemnat ca serviciu tehnic.

(10) Autoritatea de omologare de tip notifică Comisiei numele și competențele reprezentanților săi care participă la echipa de evaluare în comun.

(11) Autoritatea de omologare de tip din statul membru unde serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat trimite Comisiei și, la cerere, autorităților de omologare de tip ale celorlalte state membre raportul privind rezultatul evaluării, în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa III apendicele 2. Raportul respectiv include documente justificative cu privire la competențele serviciului tehnic și la reglementările existente de care dispune autoritatea de omologare de tip pentru a monitoriza regulat serviciul tehnic.

(12) Autoritățile de omologare de tip ale celorlalte state membre și Comisia pot reexamina raportul de evaluare și documentele justificative, pot pune întrebări sau exprima preocupări și pot solicita documente justificative suplimentare în termen de o lună de la data primirii raportului de evaluare și a documentelor justificative.

(13) Autoritatea de omologare de tip a statului membru în care serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat răspunde la întrebările, preocupările și cererile de furnizare a documentelor justificative suplimentare în termen de patru săptămâni de la primirea lor.

(14) În termen de patru săptămâni de la primirea răspunsului menționat la alineatul (13), autoritățile de omologare de tip ale celorlalte state membre sau Comisia pot adresa, individual sau în comun, recomandări autorității de omologare de tip din statul membru în care serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat. Autoritatea de omologare de tip ia în considerare recomandările atunci când ia decizia privind desemnarea serviciului tehnic. În cazul în care autoritatea de omologare de tip decide să nu dea curs recomandărilor formulate de celelalte state membre sau de Comisie, aceasta își motivează decizia în termen de două săptămâni de la adoptarea ei.

(15) Valabilitatea desemnării serviciilor tehnice se limitează la cinci ani.

(16) Autoritatea de omologare de tip care dorește să fie desemnată ca serviciu tehnic, în conformitate cu articolul 68 alineatul (2), demonstrează conformitatea cu prezentul regulament printr-o evaluare realizată de auditori independenți. Acești auditori pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod autonom față de personalul implicat în activitatea evaluată și cu condiția ca aceștia să respecte cerințele prevăzute în anexa III apendicele 2.

Articolul 74

Notificarea Comisiei

în ceea ce privește desemnarea serviciilor tehnice

(1) Autoritățile de omologare de tip notifică Comisiei denumirea, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități ale fiecărui serviciu tehnic pe care l-au desemnat. Notificarea specifică în mod clar domeniul de aplicare al desemnării, activitățile și procedurile de evaluare a conformității, tipurile de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate și subiectele enumerate în anexa II pentru care au fost desemnate serviciile tehnice, precum și eventualii subcontractanți sau eventualele filiale ale serviciilor tehnice și orice modificare ulterioară a acestor detalii.

Astfel de notificări se efectuează înainte ca serviciile tehnice desemnate să desfășoare orice activități menționate la articolul 68 alineatul (1).

(2) Un serviciu tehnic poate fi desemnat de către una sau mai multe autorități de omologare de tip din alt stat membru decât statul membru în care este stabilit, cu condiția ca întregul domeniu de aplicare al desemnării efectuate de către autoritatea de omologare de tip să fie acoperit de o acreditare acordată în conformitate cu articolul 73 alineatul (3), sau de o evaluare efectuată în conformitate cu articolul 73 alineatul (4).

(3) Comisia publică pe site-ul său internet și actualizează o listă cuprinzând detaliile de contact ale serviciilor tehnice desemnate, ale subcontractanților lor și ale filialelor lor care i-au fost notificate în conformitate cu prezentul articol.

Articolul 75

Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice

(1) În cazul în care autoritatea de omologare de tip a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament, autoritatea de omologare de tip respectivă restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii acestora.

Autoritatea de omologare de tip notifică imediat Comisiei și autorităților de omologare din celelalte state membre orice restricție, suspendare sau retragere a unei desemnări.

Comisia actualizează în consecință lista menționată la articolul 74 alineatul (3).

(2) În caz de restricționare, de suspendare sau de retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare de tip păstrează dosarele serviciului tehnic respectiv la dispoziția autorităților de omologare sau a autorităților de supraveghere a pieței ori transferă dosarele respective către un alt serviciu tehnic ales de producător de comun acord cu serviciul tehnic respectiv.

(3) Autoritatea de omologare de tip evaluează în termen de trei luni de la data notificării prevăzute la paragraful al doilea de la alineatul (1) dacă nerespectarea de către serviciul tehnic are un impact asupra certificatelor de omologare UE de tip emise pe baza rapoartelor de inspecție și de încercare emise de serviciul tehnic care face obiectul modificării desemnării și informează celelalte autorități de omologare de tip și Comisia în consecință.

În termen de două luni de la data la care a notificat modificările la desemnare, autoritatea de omologare de tip prezintă Comisiei și celorlalte autorități de omologare de tip un raport privind concluziile sale în ceea ce privește neconformitatea. Dacă este necesar pentru a asigura siguranța vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate care au fost deja introduse pe piață, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea transmite autorităților de omologare de tip în cauză să suspende sau să retragă, într-un interval de timp rezonabil, toate certificatele de omologare UE de tip care au fost emise în mod necorespunzător.

(4) În cazul în care desemnarea serviciilor tehnice a fost restricționată, suspendată sau retrasă, certificatele de omologare UE de tip care au fost emise pe baza unor rapoarte de inspecție și încercare emise de serviciile tehnice respective rămân valabile, cu excepția cazului în care omologările de tip respective își pierd valabilitatea în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) litera (f).

(5) Extinderile domeniului de aplicare al desemnării serviciului tehnic care conduc la desemnarea unei categorii suplimentare de activități menționate la articolul 68 alineatul (1) se evaluează în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 73.

Extinderile domeniului de aplicare al desemnării unui serviciu tehnic exclusiv pentru actele de reglementare enumerate în anexa II pot fi efectuate în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa III apendicele 2 și sub rezerva notificării menționate la articolul 74.

(6) Desemnarea unui serviciu tehnic este reînnoită doar după ce autoritatea de omologare de tip a verificat dacă serviciul tehnic continuă să respecte cerințele prezentului regulament. Evaluarea se efectuează în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 73.

Articolul 76

Monitorizarea serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea monitorizează în permanență serviciile tehnice pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2.

Primul paragraf de la prezentul alineat nu se aplică niciuneia dintre activitățile serviciilor tehnice care sunt monitorizate de organisme de acreditare în conformitate cu articolul 67 alineatul (1) pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2.

Serviciile tehnice furnizează, la cerere, toate informațiile și documentele relevante, care sunt necesare pentru a permite autorității de omologare de tip însărcinată cu desemnarea sau organismului național de acreditare să verifice respectarea respectivelor cerințe.

Serviciile tehnice informează fără întârziere autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea sau organismul național de acreditare cu privire la orice modificare, în special referitoare la personal, la instalații, la filiale sau la subcontractanți, care poate afecta conformitatea cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2 sau capacitatea lor de a efectua sarcinile de evaluare a conformității referitoare la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pentru care au fost desemnate.

(2) Serviciile tehnice răspund fără întârziere la cererile formulate de o autoritate de omologare de tip sau de către Comisie cu privire la evaluările conformității pe care le-au efectuat.

(3) Autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea se asigură că serviciul tehnic își îndeplinește obligația prevăzută la alineatul (2) de la prezentul articol, cu excepția cazului în care există un motiv legitim pentru a nu proceda astfel.

În cazul în care recunoaște existența unui motiv legitim, autoritatea de omologare de tip respectivă informează Comisia cu privire la această situație.

Comisia se consultă fără întârziere cu statele membre. Pe baza consultării respective, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a decide dacă motivul legitim este considerat justificat sau nu. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

Serviciul tehnic și autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea pot solicita ca orice informație transmisă autorității de omologare de tip a unui alt stat membru sau Comisiei să fie tratată confidențial.

(4) Cel puțin o dată la fiecare 30 de luni, autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea evaluează dacă fiecare serviciu tehnic aflat în responsabilitatea sa continuă să îndeplinească cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2. Respectiva evaluare include o evaluare la sediul fiecărui serviciu tehnic de care este responsabilă.

În termen de două luni de la data finalizării evaluării serviciului tehnic, fiecare stat membru raportează Comisiei și celorlalte state membre cu privire la activitățile sale de monitorizare. Respectivele rapoarte conțin un rezumat al evaluării, care este pus la dispoziția publicului.

Articolul 77

Contestarea competenței serviciilor tehnice

(1) Comisia, în colaborare cu autoritatea de omologare de tip din statul membru în cauză, investighează toate cazurile în care i se atrage atenția asupra unor preocupări legate de competența unui serviciu tehnic sau de continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin în temeiul prezentului regulament. De asemenea, Comisia poate începe astfel de investigații din proprie inițiativă.

Comisia investighează responsabilitatea serviciului tehnic în cazul în care este demonstrat sau în cazul în care există motive întemeiate să se considere că o omologare de tip a fost acordată pe baza unor informații false, că rezultatele încercării au fost falsificate sau că nu au fost dezvăluite informații sau specificații tehnice care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.

(2) Comisia consultă autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea în cadrul investigației menționate la alineatul (1). Autoritatea de omologare de tip respectivă furnizează Comisiei, la cerere, toate informațiile relevante legate de performanță și de conformitatea serviciului tehnic în cauză cu cerințele privind independența și competența.

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

(4) În cazul în care constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea sa sau că este responsabil pentru oricare dintre circumstanțele menționate la alineatul (1), Comisia informează statul membru al autorității de omologare de tip însărcinată cu desemnarea cu privire la acest lucru.

Comisia solicită statului membru respectiv să ia măsuri restrictive, inclusiv restricționarea, suspendarea sau retragerea desemnării, dacă este necesar.

În cazul în care un stat membru nu ia măsurile restrictive necesare, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a decide să restricționeze, să suspende, sau să retragă desemnarea serviciului tehnic în cauză. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Comisia notifică statului membru în cauză actele de punere în aplicare respective și actualizează în consecință informațiile publicate în temeiul articolului 74 alineatul (3).

Articolul 78

Schimbul de informații cu privire la evaluarea, la desemnarea și la monitorizarea serviciilor tehnice

(1) Autoritățile de omologare de tip se consultă reciproc și cu Comisia cu privire la întrebări cu relevanță generală pentru punerea în aplicare a cerințelor prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice.

(2) Autoritățile de omologare de tip se informează reciproc și informează Comisia cu privire la lista-model cu acțiuni de îndeplinit în cursul evaluării utilizată în conformitate cu articolul 73 alineatul (2) până la … [doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], iar ulterior, cu privire la adaptările acestei liste până la adoptarea de către Comisie a unei liste armonizate cu acțiuni de îndeplinit în cursul evaluării. Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare pentru a stabili modelul pentru lista armonizată cu acțiuni de îndeplinit în cursul evaluării. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).

(3) În cazul în care rapoartele de evaluare menționate la articolul 73 alineatul (8) indică discrepanțe între practicile generale ale autorităților de omologare de tip, statele membre sau Comisia pot solicita un schimb de informații.

Schimbul de informații este coordonat de forum.

Articolul 79

Cooperarea cu organismele naționale de acreditare

(1) În cazul în care desemnarea unui serviciu tehnic se bazează pe acreditare în sensul Regulamentului (CE) nr. 765/2008, organismul național de acreditare și autoritatea de omologare de tip cooperează pe deplin în orice moment și fac schimb de informații relevante în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, inclusiv schimb de rapoarte referitoare la incidente și de alte informații aferente aspectelor aflate sub controlul serviciului tehnic în cazul în care informațiile pot fi relevante pentru evaluarea performanței serviciului tehnic.

(2) Statele membre se asigură că autoritatea de omologare de tip a statului membru în care este stabilit serviciul tehnic informează organismul național de acreditare responsabil de acreditarea unui anumit serviciu tehnic cu privire la orice constatări relevante pentru acreditare. Organismul național de acreditare informează autoritatea de omologare de tip a statului membru în care este stabilit serviciul tehnic cu privire la constatările sale.

Articolul 80

Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice își desfășoară activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 68 alineatul (1).

(2) În orice moment, serviciile tehnice:

(a) permit autorității lor de omologare de tip însărcinate cu desemnarea să observe performanțele serviciului tehnic în timpul încercării pentru omologarea de tip; și

(b) la cerere, furnizează autorității lor de omologare de tip însărcinate cu desemnarea informații cu privire la categoriile de activități pentru care au fost desemnate.

(3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că un producător nu respectă cerințele prevăzute în prezentul regulament, raportează această neconformitate autorității de omologare de tip, pentru ca aceasta să solicite producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare. Autoritatea de omologare de tip refuză să emită un certificat de omologare de tip în cazul în care nu au fost luate măsurile corective corespunzătoare.

Articolul 81

Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea

(1) Serviciile tehnice informează autoritățile de omologare de tip însărcinate cu desemnarea în ceea ce privește:

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

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

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

(2) La cererea autorității de omologare de tip însărcinate cu desemnarea, serviciile tehnice furnizează informații cu privire la activitățile efectuate în limita domeniului de aplicare al desemnării, sau cu privire la orice altă activitate pe care au efectuat-o, inclusiv în ceea ce privește activitățile transfrontaliere și subcontractările.

Capitolul XVI

Competențe delegate și competențe de executare

Articolul 82

Exercitarea delegării de competențe

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

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (2), la articolul 5 alineatul (3), la articolul 26 alineatul (3), la articolul 30 alineatul (8), la articolul 31 alineatul (8), la articolul 41 alineatul (5), la articolul 44 alineatul (7), la articolul 55 alineatele (3) și (4), la articolul 57 alineatul (2), la articolul 61 alineatul (11), la articolul 70 alineatul (3), la articolul 72 alineatul (3) și la articolul 85 alineatul (2) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la … [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (2), la articolul 5 alineatul (3), la articolul 26 alineatul (3), la articolul 30 alineatul (8), la articolul 31 alineatul (8), la articolul 41 alineatul (5), la articolul 44 alineatul (7), la articolul 55 alineatele (3) și (4), la articolul 57 alineatul (2), la articolul 61 alineatul (11), la articolul 70 alineatul (3), la articolul 72 alineatul (3) și la articolul 85 alineatul (2) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (2), al articolului 5 alineatul (3), al articolului 26 alineatul (3), al articolului 30 alineatul (8), al articolului 31 alineatul (8), articolului 41 alineatul (5), al articolului 44 alineatul (7), al articolului 55 alineatele (3) și (4), al articolului 57 alineatul (2), al articolului 61 alineatul (11), al articolului 70 alineatul (3), al articolului 72 alineatul (3) și al articolului 85 alineatul (2) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 83

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic – autovehicule (TCMV). Comitetul respectiv reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

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

Capitolul XVII
Dispoziții finale

Articolul 84

Sancțiuni

(1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării de către operatorii economici și serviciile tehnice a prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare. În special, respectivele sancțiuni sunt proporționale cu gravitatea neconformării și cu numărul de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piața statului membru în cauză. Până la 1 septembrie 2020, statele membre notifică Comisia cu privire la normele și măsurile respective și o notifică fără întârziere cu privire la orice modificare ulterioară a acestora.

(2) Printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii economici și serviciile tehnice care sunt supuse sancțiunilor se numără cel puțin următoarele:

(a) falsul în declarații în timpul procedurilor de omologare sau în cadrul măsurilor corective sau restrictive impuse în conformitate cu capitolul XI;

(b) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru omologarea de tip sau pentru supravegherea pieței;

(c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate sau la refuzul sau retragerea certificatului de omologare UE de tip;

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

(3) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alineatul (2), tipurile de încălcări din partea operatorilor economici care sunt, de asemenea, supuse unor sancțiuni sunt cel puțin următoarele:

(a) refuzul de a acorda acces la informații;

(b) punerea la dispoziție pe piață de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de documente, certificate de conformitate, plăcuțe ale producătorului sau mărci de omologare în acest scop.

(4) Statele membre prezintă anual Comisiei un raport cu privire la sancțiunile pe care le-au impus în anul precedent. Dacă nu au fost aplicate sancțiuni într-un anumit an, statele membre nu au obligația de a raporta Comisiei.

(5) În fiecare an, Comisia elaborează un raport de sinteză privind sancțiunile impuse de statele membre. Raportul respectiv poate include recomandări pentru statele membre și este transmis forumului.

Articolul 85

Amenzi administrative în sprijinul măsurilor corective și restrictive la nivelul Uniunii

(1) Atunci când adoptă decizii în conformitate cu articolul 53, Comisia poate impune amenzi administrative operatorilor economici în cauză pentru neconformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament. Amenzile administrative prevăzute sunt eficace, proporționale și cu efect de descurajare. În special amenzile sunt proporționale cu numărul vehiculelor neconforme înmatriculate pe piața Uniunii sau cu numărul de sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piața Uniunii.

Amenzile administrative impuse de Comisie nu se adaugă sancțiunilor impuse de statele membre în conformitate cu articolul 84 pentru aceeași încălcare. Amenzile administrative impuse de Comisie nu depășesc 30 000 EUR pentru un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care nu este în conformitate.

Comisia nu poate iniția, reiniția sau continua procedurile prevăzute la prezentul articol împotriva operatorilor economici pentru încălcări ale prezentului regulament pentru care operatorii economici în cauză au fost sancționați sau cu privire la care au fost declarați ca nefiind răspunzători, în conformitate cu articolul 84, printr-o decizie anterioară care nu mai poate fi atacată.

(2) Pe baza principiilor stabilite la alineatul (3) de la prezentul articol, Comisia adoptă acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea completării prezentului regulament prin stabilirea procedurii și a metodelor de calcul și de colectare a amenzilor administrative menționate la alineatul (1) de la prezentul articol.

(3) Actele delegate menționate la alineatul (2) trebuie să fie în conformitate cu următoarele principii:

(a) procedura aplicată de către Comisie trebuie să fie în conformitate cu dreptul la bună administrare și, în special, cu dreptul de a fi ascultat și dreptul de acces la dosar, cu respectarea intereselor legitime legate de confidențialitate și de secretul comercial;

(b) la calcularea amenzii administrative adecvate, Comisia este ghidată de principiile eficacității, proporționalității și disuasiunii, luând în considerare, atunci când este relevant, gravitatea și efectele încălcării, buna credință a operatorului economic, gradul de diligență și de cooperare din partea operatorului economic în cauză, repetarea, frecvența sau durata încălcării, precum și sancțiunile anterioare aplicate aceluiași operator economic;

(c) amenzile administrative sunt colectate fără întârzieri nejustificate, cu stabilirea de termene de plată și, după caz, cu includerea posibilității de efectuare a plăților în mai multe tranșe și etape.

(4) Cuantumurile amenzilor administrative sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii.

Articolul 86

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007

(1) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6).”

2. La articolul 1, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În afară de aceasta, prezentul regulament stabilește norme privind conformitatea în funcționare, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (OBD) ale vehiculului și măsurarea consumului de combustibil.”

3. La articolul 3, punctele 14 și 15 se elimină.

4. Capitolul III se elimină.

5. La articolul 13 alineatul (2), se elimină litera (e).

(2) Trimiterile la dispozițiile eliminate din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 1 din anexa XI la prezentul regulament.

Articolul 87

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 595/2009

(1) Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE."

2. La articolul 1, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme privind conformitatea în funcționare a vehiculelor și a motoarelor, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (OBD) ale vehiculului și măsurarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO_2."

3. La articolul 3, punctele 11 și 13 se elimină;

4. Articolul 6 se elimină;

5. La articolul 11 alineatul (2), se elimină litera (e).

(2) Trimiterile la dispozițiile eliminate din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 2 din anexa XI la prezentul regulament.

Articolul 88

Abrogarea Directivei 2007/46/CE

Directiva 2007/46/CE se abrogă cu efect de la 1 septembrie 2020.

Trimiterile la Directiva 2007/46/CE se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 3 din anexa XI la prezentul regulament.

Articolul 89

Dispoziții tranzitorii

(1) Prezentul regulament nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul sau omologare UE de tip acordată vehiculelor sau sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 31 august 2020.

(2) Autoritățile de omologare acordă extinderi și revizuiri ale omologărilor de tip ale întregului vehicul și ale omologărilor UE de tip vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate menționate la alineatul (1) de la prezentul articol, în conformitate cu articolele 33 și 34.

(3) Serviciile tehnice desemnate deja înainte de … [data intrării în vigoare a prezentului regulament] fac obiectul evaluării menționate la articolul 73.

Desemnarea serviciilor tehnice desemnate deja înainte de … [data intrării în vigoare a prezentului regulament] se reînnoiește până la … [patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], în cazul în care acele servicii tehnice respectă cerințele relevante prevăzute în prezentul regulament.

Valabilitatea desemnării serviciilor tehnice efectuate înainte de … [data intrării în vigoare a prezentului regulament] încetează la … [patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Articolul 90

Raportare

(1) Până la 1 septembrie 2025, statele membre informează Comisia cu privire la aplicarea procedurilor de omologare de tip și de supraveghere a pieței prevăzute în prezentul regulament.

(2) Până la 1 septembrie 2026, pe baza informațiilor comunicate la alineatul (1) de la prezentul articol, Comisia prezintă în fața Parlamentului European și a Consiliului un raport de evaluare privind aplicarea prezentului regulament, inclusiv privind modul de funcționare a verificării conformității în temeiul articolului 9.

Articolul 91

Intrare în vigoare și aplicare

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

Regulamentul se aplică de la 1 septembrie 2020.

Cu toate acestea, începând cu ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], autoritățile naționale nu refuză acordarea omologării UE de tip sau a omologării naționale de tip pentru un nou tip de vehicul și nu interzic înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în funcțiune a unui vehicul nou care este conform cu dispozițiile prezentului regulament, dacă acest lucru e solicitat de producător.

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

Adoptat la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*

Lista anexelor

Anexa I	Definiții generale, criterii pentru clasificarea vehiculelor, tipuri de vehicule și tipuri de caroserii
Apendice 1:	Procedură pentru a verifica dacă un vehicul poate fi clasificat în categoria vehiculelor de teren
Apendice 2:	Cifre folosite pentru a completa codurile care urmează să fie utilizate pentru diferite tipuri de caroserie
Anexa II	Cerințe pentru omologarea UE de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate
Partea I	Acte de reglementare privind omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii nelimitate
Apendice 1:	Acte de reglementare privind omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici în temeiul articolului 41
Apendice 2:	Cerințe pentru omologarea UE individuală a unui vehicul în temeiul articolului 44
Partea II	Lista regulamentelor ONU recunoscute ca alternative la directivele sau regulamentele menționate în partea I
Partea III	Lista actelor de reglementare care stabilesc cerințele pentru obținerea omologării UE de tip a vehiculelor cu destinație specială
Apendice 1:	Autorulote, ambulanțe și autovehicule funerare
Apendice 2:	Vehicule blindate
Apendice 3:	Vehicule accesibile scaunelor rulante
Apendice 4:	Alte vehicule cu destinație specială (inclusiv grup special, vehicule de transport pentru echipamente multiple și rulote)

Apendice 5:	Automacarale
Apendice 6:	Vehicule pentru transportul încărcăturilor excepționale
Anexa III	Proceduri de urmat în legătură cu omologarea UE de tip
Apendice 1:	Standarde pe care serviciile tehnice la care se face referire la articolul 68 au obligația să le respecte
Apendice 2:	Procedură de evaluare a serviciilor tehnice
Anexa IV	Proceduri privind conformitatea producției
Anexa V	Limite pentru serii mici și sfârșit de serie
Anexa VI	Lista pieselor sau echipamentelor care pot prezenta un risc important pentru funcționarea corectă a sistemelor cu rol esențial pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța sa de mediu, cerințele legate de performanța acestor piese și echipamente, procedurile de încercare adecvate și dispozițiile privind marcarea și ambalarea
Anexa VII	Acte de reglementare pentru care un producător poate fi desemnat drept serviciu tehnic
Apendice:	Desemnarea unui serviciu tehnic intern al unui producător drept serviciu tehnic și subcontractarea

Anexa VIII	Condițiile de utilizare a metodelor de încercare virtuală de către un producător sau un serviciu tehnic
Apendice 1:	Condiții generale de utilizare a metodelor de încercare virtuală
Apendice 2:	Condiții specifice pentru utilizarea metodelor de încercare virtuală
Apendice 3:	Procesul de validare
Anexa IX	Proceduri de urmat în cursul omologării de tip în mai multe etape
Apendice:	Modelul pentru plăcuța suplimentară a producătorului
Anexa X	Accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor
Apendice 1:	Certificatul producătorului privind accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor
Apendice 2:	Informații privind sistemele OBD ale vehiculelor
Anexa XI	Tabele de corespondență

ANEXA I

DEFINIȚII GENERALE, CRITERII PENTRU CLASIFICAREA VEHICULELOR, TIPURI DE VEHICULE ȘI TIPURI DE CAROSERII

PARTEA INTRODUCTIVĂ

Definiții și dispoziții generale

1. Definiții

1.1. „Loc așezat” înseamnă orice amplasament pe care poate sta în poziția șezând o persoană care este cel puțin la fel de voluminoasă ca:

(a) manechinul unui bărbat adult din percentila 50, în cazul conducătorului auto;

(b) manechinul unei femei adulte din percentila 5, în toate celelalte cazuri.

1.2. „Scaun” înseamnă o structură completă cu tapițerie, care poate să fie integrată sau nu în structura vehiculului, destinată să primească o persoană în poziția șezând.

Un scaun include atât un scaun individual, cât și o banchetă, precum și scaunele rabatabile și amovibile.

1.3. „Mărfuri” înseamnă, în primul rând, orice lucru transportabil.

include produse în vrac, produse fabricate, lichide, animale vii, încărcături agricole în vrac și încărcături indivizibile.

1.4. „Masa maximă” înseamnă „masa maximă tehnic admisibilă cu încărcătură”.

2. Dispoziții generale

2.1. Numărul de locuri așezate

2.1.1. Cerințele privind numărul de locuri așezate se aplică scaunelor concepute pentru a fi utilizate când vehiculul rulează pe drum.

2.1.2. Nu se aplică scaunelor care sunt concepute pentru a fi utilizate când vehiculul este în staționare și care sunt identificate într-un mod ușor de înțeles de către utilizatori, fie prin intermediul unei pictograme, fie printr-un semn cu un text corespunzător.

2.1.3. Următoarele cerințe se aplică pentru numărarea locurilor așezate:

(a) fiecare scaun individual se consideră a fi un loc așezat;

(b) în cazul unei banchete, orice spațiu care are lățimea de cel puțin 400 mm măsurată la nivelul pernei scaunului se calculează ca un loc așezat.

Această condiție nu îl împiedică pe producător să utilizeze dispozițiile generale menționate la punctul 1.1;

(c) cu toate acestea, un spațiu astfel cum este menționat la litera (b) nu este considerat a fi un loc așezat atunci când:

(i) bancheta include elemente care împiedică manechinul să fie așezat în mod natural - de exemplu: prezența unei console fixe, a unei zone fără tapițerie sau a unei tapițerii interioare care întrerupe suprafața scaunului;

(ii) forma porțiunii de podea aflată imediat în fața unui presupus loc așezat (de exemplu, prezența unui tunel) împiedică poziționarea picioarelor manechinului în mod natural.

2.1.4. În ceea ce privește vehiculele care fac obiectul Regulamentelor ONU nr. 66 și nr. 107, dimensiunea menționată la punctul 2.1.3 litera (b) are în vedere spațiul minim necesar pentru o persoană în funcție de diversele clase de vehicule.

2.1.5. Atunci când un vehicul dispune de ancoraje pentru un scaun amovibil, acesta este luat în considerare la determinarea numărului de locuri așezate.

2.1.6. O zonă destinată unui scaun rulant ocupat este considerată un loc așezat.

2.1.6.1. Prezenta dispoziție nu aduce atingere cerințelor de la punctele 3.6.1 și 3.7 din anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 107.

2.2. Masă maximă

2.2.1. În cazul unui autotractor pentru semiremorcă, masa maximă care se ia în considerare pentru clasificarea vehiculului include masa maximă a semiremorcii suportate de dispozitivul de cuplare tip șa.

2.2.2. În cazul unui autovehicul care poate să tracteze o remorcă cu axă centrală sau o remorcă cu proțap rigid, masa maximă care se ia în considerare pentru clasificarea autovehiculului include masa maximă transferată vehiculului tractor de cuplaj.

2.2.3. În cazul unei semiremorci, al unei remorci cu axă centrală sau al unei remorci cu proțap rigid, masa maximă care se ia în considerare pentru clasificarea vehiculului corespunde masei maxime transmise la sol de către roțile unei axe sau ale unui grup de axe atunci când este cuplat la vehiculul tractor.

2.2.4. În cazul unui dispozitiv de tractare tip „dolly”, masa maximă care se ia în considerare pentru clasificarea vehiculului include masa maximă a semiremorcii suportate de dispozitivul de cuplare tip șa.

2.3. Echipamente speciale

2.3.1. Vehiculele care sunt echipate în principal cu echipamente fixe, cum ar fi mașinile sau aparate, sunt considerate ca aparținând categoriei N sau O.

2.4. Unități

2.4.1. Cu excepția cazului în care se menționează altfel, orice unitate de măsură și simbol asociat sunt conforme cu Directiva 80/181/CEE a Consiliului[1].

3. Clasificarea în categorii de vehicule

3.1. Producătorul este responsabil pentru clasificarea unui tip de vehicul într-o categorie specifică.

În acest scop, se respectă toate criteriile relevante descrise în prezenta anexă.

3.2. Autoritatea de omologare poate solicita de la producător informații suplimentare corespunzătoare în scopul de a demonstra că un tip de vehicul trebuie să fie clasificat ca vehicul cu destinație specială în grupul special („cod SG”).

[1] Directiva 80/181/CEE a Consiliului din 20 decembrie 1979 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la unitățile de măsură și de abrogare a Directivei 71/354/CEE (JO L 39, 15.2.1980, p. 40).

PARTEA A

Criterii pentru clasificarea vehiculelor

1. Categorii de vehicule

În scopul omologărilor UE de tip și omologărilor naționale de tip, precum și al omologării UE individuale și al omologării naționale individuale, vehiculele se împart în categorii în conformitate cu clasificarea menționată la articolul 4.

Omologarea se poate acorda numai pentru categoriile menționate la articolul 4 alineatul (1).

2. Subcategorii de vehicule

2.1. Vehicule de teren

„Vehicul de teren (ORV)” înseamnă un vehicul care aparține fie categoriei M, fie categoriei N, având caracteristici tehnice specifice care permit utilizarea acestuia în afara drumurilor normale.

Pentru aceste categorii de vehicule, se adaugă litera „G” ca sufix la litera și numărul de identificare a categoriei de vehicul.

Criteriile pentru clasificarea vehiculelor în subcategoria vehiculelor de teren (ORV) se specifică la punctul 4 al acestei părți.

2.2. Vehicule cu destinație specială (SPV)

2.2.1. Pentru vehiculele incomplete care sunt destinate a fi clasificate în subcategoria vehiculelor cu destinație specială, se adaugă litera „S” ca sufix la litera și numărul de identificare a categoriei de vehicul.

Diversele tipuri de vehicule cu destinație specială sunt definite și enumerate la punctul 5.

2.3. Vehicule de teren cu destinație specială

2.3.1. „Vehicul de teren cu destinație specială (ORV-SPV)” înseamnă un vehicul care aparține fie categoriei M, fie categoriei N, având caracteristicile tehnice specifice menționate la punctele 2.1 și 2.2.

Pentru aceste categorii de vehicule, se adaugă litera „G” ca sufix la litera și numărul de identificare a categoriei de vehicul.

În plus, pentru vehiculele incomplete care sunt destinate a fi clasificate în subcategoria vehiculelor cu destinație specială, se adaugă litera „S” ca sufix secundar.

3. Criterii pentru clasificarea vehiculelor în categoria N

3.1. Clasificarea unui tip de vehicul în categoria N se bazează pe caracteristicile tehnice ale vehiculului, astfel cum sunt menționate la punctele 3.2-3.6.

3.2. În principiu, compartimentul (compartimentele) în care se găsesc toate locurile așezate este (sunt) complet separat(e) de suprafața pentru încărcătură.

3.3. Prin derogare de la cerințele prevăzute la punctul 3.2, se pot transporta persoane și mărfuri în același compartiment cu condiția ca suprafața de încărcare să fie echipată cu dispozitive de protecție concepute să protejeze persoanele transportate împotriva deplasării încărcăturii în timpul condusului, inclusiv în caz de frânare bruscă și de viraje strânse.

3.4. Dispozitivele de asigurare sau de fixare a mărfurilor destinate să fixeze încărcătura astfel cum se prevede la punctul 3.3, precum și sistemele de compartimentare destinate vehiculelor care nu depășesc 7,5 tone sunt concepute în conformitate cu dispozițiile din secțiunile 3 și 4 ale standardului internațional ISO 27956:2009 „*Road vehicles – Securing of cargo in delivery vans – Requirements and test methods*" (Vehicule rutiere – Fixarea încărcăturii în autoutilitare – Cerințe și metode de încercare).

3.4.1. Cerințele menționate la punctul 3.4 pot fi verificate în baza unei declarații de conformitate furnizate de producător.

3.4.2. Ca alternativă la cerințele de la punctul 3.4, producătorul poate demonstra satisfăcător autorității de omologare că dispozitivele de asigurare a mărfurilor montate prezintă un nivel de protecție echivalent cu cel prevăzut în standardul menționat.

3.5. Numărul locurilor așezate, exclusiv cel al conducătorului auto, nu depășește:

(a) 6, în cazul vehiculelor din categoria N_1;

(b) 8, în cazul vehiculelor din categoria N_2 sau N_3.

3.6. Vehiculele trebuie să prezinte o capacitate de transport de marfă egală sau mai mare decât capacitatea de transport de persoane exprimată în kg.

3.6.1. În acest scop, următoarele ecuații trebuie satisfăcute în toate configurațiile, în special când sunt ocupate toate locurile așezate:

(a) când $N = 0$:

$P - M \geq 100$ kg

(b) când $0 < N \leq 2$:

$P - (M + N \times 68) \geq 150$ kg;

(c) când $N > 2$:

$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68$;

unde literele au următoarea semnificație:

„P” este masa maximă tehnic admisibilă cu încărcătură;

„M” este masa în stare de funcționare;

„N” este numărul locurilor așezate, exclusiv cel al conducătorului auto.

3.6.2. Masa echipamentului care se montează pe vehicul în scopul de a transporta mărfuri (de exemplu, rezervor, caroserie etc.), de a manevra mărfuri (de exemplu, macara, elevator etc.) și de a fixa mărfuri (de exemplu, dispozitive de fixare a încărcăturii) este inclusă în M.

3.6.3. Masa echipamentului care nu este utilizat în scopurile menționate la punctul 3.6.2 (cum ar fi un compresor, un cric, un generator de energie electrică, un echipament de radiodifuziune etc.) nu este inclusă în M în scopul aplicării formulelor menționate la punctul 3.6.1.

3.7. Cerințele menționate la punctele 3.2-3.6 se îndeplinesc pentru toate variantele și versiunile din cadrul tipului de vehicul.

3.8. Criterii pentru clasificarea vehiculelor în categoria N_1.

3.8.1. Un vehicul este clasificat în categoria N_1 când sunt îndeplinite toate criteriile aplicabile.

În cazul în care nu sunt îndeplinite unul sau mai multe criterii, vehiculul este clasificat în categoria M_1.

3.8.2. În plus față de criteriile generale menționate la punctele 3.2-3.6, se îndeplinesc criteriile specificate la prezentul punct pentru clasificarea vehiculelor pentru care compartimentul în care se află conducătorul auto și încărcătura sunt amplasate în cadrul unei singure unități (respectiv caroseria „BB”).

3.8.2.1. Faptul că un perete sau un sistem de compartimentare, complet sau parțial, este montat între un rând de scaune și zona de încărcare nu elimină obligația de a îndeplini criteriile solicitate.

3.8.2.2. Criteriile sunt următoarele:

(a) încărcarea mărfurilor este posibilă printr-o ușă-spate, un hayon sau o ușă laterală concepută și fabricată în scopul respectiv;

(b) în cazul unei uși-spate sau al unui hayon, deschiderea pentru încărcare îndeplinește următoarele cerințe:

(i) în cazul în care vehiculul este echipat numai cu un rând de scaune sau numai cu scaunul pentru conducătorul auto, înălțimea minimă a deschiderii pentru încărcare este de cel puțin 600 mm;

(ii) în cazul în care vehiculul este echipat cu două sau mai multe rânduri de scaune, înălțimea minimă a deschiderii pentru încărcare este de cel puțin 800 mm și prezintă o suprafață de cel puțin 12 800 cm^2;

(c) zona de încărcare îndeplinește următoarele condiții:

„zonă de încărcare” înseamnă partea vehiculului situată în spatele rândului (rândurilor) de scaune sau în spatele scaunului conducătorului auto atunci când vehiculul este echipat numai cu un scaun al conducătorului auto;

(i) suprafața de încărcare a zonei de încărcare este, în general, plată;

(ii) în cazul în care vehiculul este echipat numai cu un rând de scaune sau cu un scaun, lungimea minimă a zonei de încărcare este de cel puțin 40 % din ampatament;

(iii) în cazul în care vehiculul este echipat cu două sau mai multe rânduri de scaune, lungimea minimă a zonei de încărcare este de cel puțin 30 % din ampatament.

În cazul în care scaunele ultimului rând de scaune pot fi îndepărtate cu ușurință din vehicul fără a se utiliza instrumente speciale, cerințele privind lungimea zonei de încărcare se îndeplinesc cu toate scaunele instalate în vehicul;

(iv) cerințele privind lungimea zonei de încărcare se îndeplinesc atunci când scaunele primului sau ultimului rând, după caz, sunt verticale în poziția lor normală de utilizare de către ocupanții vehiculului.

3.8.2.3. Condiții specifice pentru măsurare

3.8.2.3.1. Definiții

(a) „Înălțimea deschiderii pentru încărcare” înseamnă distanța verticală între două planuri orizontale tangente respectiv la cel mai ridicat punct al părții inferioare a ușii și cel mai jos punct al părții superioare a ușii.

(b) „Suprafața deschiderii pentru încărcare” înseamnă cea mai mare suprafață a proiecției ortogonale pe un plan vertical, perpendicular pe axa centrală a vehiculului, a deschiderii maxime permise atunci când ușa (ușile) spate sau hayonul este (sunt) larg deschisă (deschise) (deschis).

(c) „Ampatament”, în sensul aplicării formulelor de la punctele 3.8.2.2 și 3.8.3.1, înseamnă distanța dintre:

(i) linia mediană a axei din față și linia mediană a celei de-a doua axe, în cazul unui vehicul cu două axe; sau

(ii) linia mediană a axei din față și linia mediană a unei axe virtuale situată la aceeași distanță de a doua și a treia axă în cazul unui vehicul cu trei axe.

3.8.2.3.2. Reglarea scaunului

(a) Scaunele se reglează în pozițiile lor posterioare extreme.

(b) Spătarul scaunului, dacă este reglabil, se reglează astfel încât să poată fi montat dispozitivul tridimensional la punctul H, la un unghi de înclinare al trunchiului de 25 de grade.

(c) Spătarul scaunului, dacă nu este reglabil, trebuie să fie în poziția stabilită de producătorul vehiculului.

(d) Dacă scaunul se poate ajusta în înălțime, se ajustează în poziția cea mai joasă.

3.8.2.3.3. Condiții privind vehiculul

(a) Vehiculul trebuie să fie în condiții de încărcare corespunzătoare masei sale maxime;

(b) Roțile vehiculului sunt orientate spre înainte.

3.8.2.3.4. Cerințele de la punctul 3.8.2.3.2 nu se aplică atunci când vehiculul este echipat cu un perete sau un dispozitiv despărțitor.

3.8.2.3.5. Măsurarea lungimii zonei de încărcare

(a) Atunci când vehiculul nu este echipat cu un dispozitiv despărțitor sau un perete, lungimea se măsoară de la un plan vertical tangent la punctul posterior extern al părții superioare a spătarului scaunului până la panoul posterior intern sau la ușă sau la hayon, în poziție închisă.

(b) Atunci când vehiculul este echipat cu un dispozitiv despărțitor sau un perete, lungimea se măsoară de la un plan vertical tangent la punctul posterior extern al dispozitivului despărțitor sau al peretelui până la panoul posterior interior sau la ușă sau la hayon, după caz, în poziție închisă.

(c) Cerințele privind lungimea se îndeplinesc cel puțin de-a lungul unei linii orizontale situate în planul vertical longitudinal care trece prin axa centrală a vehiculului, la nivelul podelei de încărcare.

3.8.3. În plus față de criteriile generale menționate la punctele 3.2-3.6, criteriile specificate la prezentul punct se îndeplinesc pentru clasificarea vehiculelor pentru care compartimentul unde este poziționat conducătorul auto și încărcătura nu sunt în cadrul unei singure unități (de exemplu, caroseria „BE”).

3.8.3.1. Atunci când vehiculul este echipat cu o caroserie închisă, se aplică următoarele:

(a) încărcarea mărfurilor este posibilă printr-o ușă-spate, un hayon, un panou sau prin alte mijloace;

(b) înălțimea minimă a deschiderii pentru încărcare este de cel puțin 800 mm, iar deschiderea prezintă o suprafață de cel puțin 12 800 cm^2;

(c) lungimea minimă a zonei de încărcare este de cel puțin 40 % din ampatament.

3.8.3.2. Atunci când vehiculul este echipat cu o zonă de încărcare deschisă, se aplică numai dispozițiile menționate la punctul 3.8.3.1 literele (a) și (c).

3.8.3.3. Pentru aplicarea dispozițiilor menționate la punctul 3.8.3, se aplică definițiile de la punctul 3.8.2.3.1.

3.8.3.4. Cu toate acestea, cerințele privind lungimea zonei de încărcare se îndeplinesc de-a lungul unei linii orizontale situate în planul longitudinal care trece prin axa centrală a vehiculului la nivelului podelei de încărcare.

4. Criterii pentru clasificarea vehiculelor în subcategoria vehiculelor de teren

4.1. Vehiculele din categoriile M_1 sau N_1 se clasifică în subcategoria vehiculelor de teren dacă îndeplinesc în același timp următoarele condiții:

(a) cel puțin o axă față și cel puțin o axă spate concepute să fie acționate simultan, indiferent dacă o axă motoare poate fi decuplată;

(b) sunt echipate cu cel puțin un mecanism de blocare a diferențialului sau cu un mecanism cu efect similar;

(c) pot să urce o rampă cu înclinarea de cel puțin 25 % fără remorcă;

(d) îndeplinesc cinci din următoarele șase cerințe:

(i) unghiul de atac este de cel puțin 25 de grade;

(ii) unghiul de degajare este de cel puțin 20 de grade;

(iii) unghiul de rampă este de cel puțin 20 de grade;

(iv) garda la sol sub axa față este de cel puțin 180 mm;

(v) garda la sol sub axa spate este de cel puțin 180 mm;

(vi) garda la sol între axe este de cel puțin 200 mm.

4.2. Vehiculele care aparțin categoriilor M_2, N_2 sau M_3, a căror masă maximă nu depășește 12 tone, se clasifică în subcategoria vehiculelor de teren dacă îndeplinesc fie condiția prevăzută la litera (a) fie condițiile prevăzute atât la litera (b) cât și la litera (c):

(a) toate axele lor sunt acționate simultan, indiferent dacă una sau mai multe axe motoare poate (pot) fi decuplată (decuplate),

(b) (i) cel puțin o axă față și cel puțin o axă spate sunt concepute să fie acționate simultan, indiferent dacă o axă motoare poate fi decuplată;

(ii) sunt echipate cu cel puțin un mecanism de blocare a diferențialului sau cu un mecanism care are același efect;

(iii) pot să urce o rampă cu înclinarea de 25 % fără remorcă;

(c) îndeplinesc cel puțin cinci dintre următoarele șase cerințe, dacă masa lor maximă nu depășește 7,5 tone, și cel puțin patru, dacă masa lor maximă depășește 7,5 tone:

(i) unghiul de atac este de cel puțin 25 de grade;

(ii) unghiul de degajare este de cel puțin 25 de grade;

(iii) unghiul de rampă este de cel puțin 25 de grade;

(iv) garda la sol sub axa față este de cel puțin 250 mm;

(v) garda la sol între axe este de cel puțin 300 mm;

(vi) garda la sol sub axa spate este de cel puțin 250 mm;

4.3. Vehiculele care aparțin categoriilor M_3 sau N_3 a căror masă maximă depășește 12 tone se clasifică în subcategoria vehiculelor de teren dacă îndeplinesc fie condiția stabilită la litera (a) fie condițiile prevăzute atât la litera (b) cât și la litera (c):

(a) toate axele lor sunt acționate simultan, indiferent dacă una sau mai multe axe motoare poate (pot) fi decuplată (decuplate),

(b) (i) cel puțin jumătate dintre axe (sau două dintre cele trei axe, în cazul unui vehicul cu trei axe, și trei axe, în cazul unui vehicul cu cinci axe) sunt concepute să fie acționate simultan, indiferent dacă o axă motoare poate fi decuplată;

(ii) există cel puțin un mecanism de blocare a diferențialului sau un mecanism cu efect similar;

(iii) pot să urce o rampă cu înclinarea de 25 % fără remorcă;

(c) îndeplinesc cel puțin patru dintre următoarele șase cerințe:

(i) unghiul de atac este de cel puțin 25 de grade;

(ii) unghiul de degajare este de cel puțin 25 de grade;

(iii) unghiul de rampă este de cel puțin 25 de grade;

(iv) garda la sol sub axa față este de cel puțin 250 mm;

(v) garda la sol între axe este de cel puțin 300 mm;

(vi) garda la sol sub axa spate este de cel puțin 250 mm.

4.4. Procedura pentru verificarea conformității cu dispozițiile geometrice menționate în prezenta parte este stabilită în apendicele 1.

4.5. Cerințele de la punctul 4.1 litera (a), punctul 4.2 literele (a) și (b) și punctul 4.3 literele (a) și (b) privind axele acționate simultan sunt considerate ca fiind îndeplinite dacă una dintre următoarele condiții este îndeplinită:

(a) transmiterea puterii de tracțiune către toate axele se efectuează exclusiv prin mijloace mecanice, ceea ce asigură tracțiunea pe terenuri neamenajate dificile; sau

(b) fiecare dintre roțile axei în cauză este acționată de un motor hidraulic sau de un motor electric individual.

În cazul în care axele, conform cerințelor de la punctul 4.1 litera (a), punctul 4.2 literele (a) și (b) și punctul 4.3 literele (a) și (b) privind axele acționate simultan, nu sunt acționate exclusiv prin mijloace mecanice, propulsia fiecărei roți în parte este concepută pentru funcționarea pe terenuri neamenajate dificile. În acest caz, este necesar să se asigure că cel puțin 75 % din puterea de tracțiune totală se poate transmite roții în cauză atunci când condițiile de tracțiune pentru celelalte roți nu permit transmiterea puterii de tracțiune în mod corespunzător prin intermediul acestor roți.

Sistemul de transmisie auxiliar prevăzut la punctul 4.5 litera (b) nu permite decuplarea automată a puterii de tracțiune până când vehiculul nu atinge 75 % din viteza maximă prin construcție a vehiculului sau până când nu atinge viteza de 65 km/h.

5. Vehicule cu destinație specială

	Denumire	Codul	Definiție
5.1.	Autorulotă	SA	Un vehicul din categoria M cu spațiu pentru facilități de locuit care conține cel puțin următoarele echipamente: (a) scaune și masă; (b) paturi obținute eventual prin transformarea scaunelor; (c) instalații pentru gătit; (d) instalații de depozitare. Aceste echipamente trebuie să fie bine fixate. Cu toate acestea, masa poate fi astfel concepută, încât să se poată înlătura ușor.
5.2.	Vehicul blindat	SB	Un vehicul destinat protecției pasagerilor sau mărfurilor transportate, cu blindaj antiglonț.
5.3.	Ambulanță	SC	Un vehicul din categoria M destinat transportului persoanelor bolnave sau rănite și dotat cu echipamente speciale în acest scop.
5.4.	Autovehicul funerar	SD	Un vehicul din categoria M destinat transportului persoanelor decedate și dotat cu echipamente speciale în acest scop.
5.5.	Vehicul accesibil scaunelor rulante	SH	Un vehicul din categoria M_1, fabricat sau transformat astfel încât în el să încapă una sau mai multe persoane așezate în scaunele lor rulante atunci când vehiculul rulează pe drum.
5.6.	Rulotă	SE	Un vehicul din categoria O, astfel cum este definit la punctul 3.2.1.3 din standardul internațional ISO 3833:1977.

	Denumire	Codul	Definiție
5.7.	Macara mobilă	SF	Un vehicul din categoria N_3 care nu este echipat pentru transportul de marfă și care este dotat cu o macara al cărei moment de ridicare este mai mare sau egal cu 400 kNm.
5.8.	Grup special	SG	Un vehicul cu destinație specială care nu se încadrează la niciuna dintre definițiile menționate în prezenta parte.
5.9.	Dispozitiv de tractare tip „dolly”	SJ	Un vehicul din categoria O echipat cu un dispozitiv de cuplare tip șa pentru a susține o semiremorcă în vederea convertirii acesteia în remorcă.
5.10.	Remorcă de transport al unei încărcături excepționale	SK	Un vehicul din categoria O_4 destinat transportului de încărcături indivizibile care este supus restricțiilor de viteză și trafic din cauza dimensiunilor sale. Acest termen se referă și la remorcile modulare hidraulice, indiferent de numărul de module.
5.11.	Autovehicul pentru transportul de încărcături excepționale	SL	Un autoremorcher sau un autotractor pentru semiremorcă din categoria N_3 care satisface următoarele condiții: (a) are mai mult de două axe, din care cel puțin jumătate (două axe din trei în cazul unui vehicul cu trei axe și trei axe din cinci în cazul unui vehicul cu cinci axe) sunt concepute să fie propulsate simultan, indiferent dacă o axă motoare poate fi decuplată; (b) este conceput pentru tractarea și împingerea unei remorci pentru transportul unei încărcături excepționale din categoria O_4; (c) are o putere minimă a motorului de 350 kW; și (d) poate fi echipat cu un dispozitiv de cuplare față suplimentar pentru mase remorcabile grele.

	Denumire	Codul	Definiție
5.12.	Vehicul pentru transport de echipamente multiple	SM	Un vehicul de teren din categoria N (astfel cum este definit la punctul 2.3), conceput și fabricat pentru tractarea, împingerea, transportul și acționarea anumitor echipamente interschimbabile, (a) cu cel puțin două zone de montare pentru aceste echipamente; (b) cu interfețe mecanice, hidraulice și/sau electrice standardizate (de exemplu, priză de putere) pentru alimentarea și acționarea echipamentelor menționate anterior; și (c) care se încadrează în definiția din standardul internațional ISO 3833-1977 secțiunea 3.1.4 (vehicul special). În cazul în care vehiculul este dotat cu o platformă de încărcare auxiliară, lungimea sa maximă nu depășește: (a) de 1,4 ori lățimea ecartamentului axei frontale sau posterioare a vehiculului, în cazul vehiculelor cu două axe luându-se în considerare valoarea cea mai mare; sau (b) de 2,0 ori lățimea ecartamentului axei frontale sau posterioare a vehiculului, în cazul vehiculelor cu mai mult de două axe luându-se în considerare valoarea cea mai mare.

6. Comentarii

6.1. Omologarea de tip nu se acordă:

(a) unui dispozitiv de tractare tip „dolly”, astfel cum este definit la punctul 5.9 din prezenta parte;

(b) unei remorci cu proțap rigid, astfel cum este definită la punctul 5.4 din partea C;

(c) remorcilor care pot transporta persoane, atunci când rulează pe drum.

6.2. Punctul 6.1 nu aduce atingere articolului 42 privind omologarea națională de tip pentru seriile mici.

PARTEA B

Criterii pentru tipuri de vehicule, variante și versiuni

1. Categoria M_1

1.1. Tip de vehicul

1.1.1. Un „tip de vehicul” constă în vehicule care au în comun caracteristicile următoare:

(a) denumirea societății producătorului.

O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;

(b) concepția și modul de asamblare a părților principale ale structurii caroseriei, în cazul unei caroserii autoportante.

Aceeași dispoziție se aplică vehiculelor a căror caroserie este fixată cu șuruburi sau sudată pe un cadru separat;

1.1.2. Prin derogare de la cerințele prevăzute la punctul 1.1.1 litera (b), atunci când producătorul utilizează porțiunea din podea a structurii caroseriei, precum și elementele constituente principale care formează partea din față a structurii caroseriei localizate direct în zona din fața parbrizului, pentru construcția diferitelor tipuri de caroserie (de exemplu, berlină și cupeu), se poate considera că vehiculele respective aparțin aceluiași tip. Producătorul furnizează dovezi în acest sens.

1.1.3. Un tip conține cel puțin o variantă și o versiune.

1.2. Variantă

1.2.1. O „variantă” în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun caracteristicile constructive următoare:

(a) numărul ușilor laterale sau tipul de caroserie, astfel cum se definește la punctul 2 din partea C, atunci când producătorul utilizează criteriul de la punctul 1.1.2;

(b) motorul, cu privire la următoarele caracteristici constructive:

(i) tipul de alimentare cu energie (motor cu ardere internă, motor electric sau altul);

(ii) principiul de funcționare (aprindere prin scânteie, aprindere prin comprimare sau altul);

(iii) numărul și dispunerea cilindrilor, în cazul motorului cu ardere internă (L4, V6 sau altul);

(c) numărul de axe;

(d) numărul de axe motoare și interconectarea lor;

(e) numărul de axe de direcție;

(f) stadiul de completare (de exemplu, complet/incomplet);

(g) în cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.

1.3. Versiune

1.3.1. O „versiune” în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun caracteristicile următoare:

(a) masa maximă tehnic admisibilă cu încărcătură;

(b) cilindreea, în cazul motorului cu ardere internă;

(c) puterea maximă a motorului sau puterea nominală continuă maximă (motor electric);

(d) tipul combustibilului (benzină, motorină, GPL, bicombustibil sau altul);

(e) numărul maxim de locuri așezate;

(f) nivelul sonor al vehiculului în mers;

(g) nivelul emisiilor de gaze de evacuare (de exemplu, Euro 5, Euro 6 sau altul);

(h) emisiile de CO_2 combinate, în condiții mixte sau ponderate;

(i) consumul de energie electrică (ponderat, condiții mixte);

(j) consumul de combustibil combinat, în condiții mixte sau ponderate.

Ca alternativă la criteriile prevăzute la literele (h), (i) și (j), vehiculele grupate într-o versiune au în comun toate testele efectuate pentru calculul emisiilor de CO_2, al consumului de energie electrică și al consumului de combustibil în conformitate cu subanexa 6 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei[1].

[1] Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

2. Categoriile M_2 și M_3

2.1. Tip de vehicul

2.1.1. Un „tip de vehicul” constă în vehicule care au în comun caracteristicile următoare:

(a) denumirea societății producătorului.

O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;

(b) categoria;

(c) următoarele aspecte constructive și de proiectare:

(i) proiectarea și construcția elementelor constituente esențiale care formează șasiul;

(ii) proiectarea și construcția elementelor constituente esențiale care formează structura caroseriei, în cazul unei caroserii autoportante;

(d) numărul de niveluri (cu un nivel/cu două niveluri);

(e) numărul de secțiuni (rigide/articulate);

(f) numărul de axe;

(g) modul de alimentare cu energie (intern sau extern);

2.1.2. Un tip de vehicul conține cel puțin o variantă și o versiune.

2.2. Variantă

2.2.1. O „variantă” în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile constructive următoare:

(a) tipul de caroserie, astfel cum se definește în punctul 3 din partea C;

(b) clasa sau combinația de clase de vehicule, astfel cum se definește la punctul 2.1.1 din Regulamentul ONU nr. 107 (numai în cazul vehiculelor complete și completate);

(c) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet/completat);

(d) motorul, cu privire la următoarele caracteristici constructive:

(i) tipul de alimentare cu energie (motor cu ardere internă, motor electric sau altul);

(ii) principiul de funcționare (aprindere prin scânteie, aprindere prin comprimare sau altul);

(iii) numărul și dispunerea cilindrilor, în cazul motorului cu ardere internă (L6, V8 sau altul);

(e) în cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.

2.3. Versiune

2.3.1. O „versiune” în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile următoare:

(a) masa maximă tehnic admisibilă cu încărcătură;

(b) capacitatea vehiculului de a tracta sau nu o remorcă;

(c) cilindreea, în cazul motorului cu ardere internă;

(d) puterea maximă a motorului sau puterea nominală continuă maximă (motor electric);

(e) tipul combustibilului (benzină, motorină, GPL, bicombustibil sau altul);

(f) nivelul sonor al vehiculului în mers;

(g) nivelul emisiilor de gaze de evacuare (de exemplu, Euro IV, Euro V sau altul).

3. Categoria N_1

3.1. Tip de vehicul

3.1.1. Un „tip de vehicul” constă în vehicule care au în comun caracteristicile următoare:

(a) denumirea societății producătorului.

O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;

(b) proiectarea și modul de asamblare ale părților principale ale structurii caroseriei, în cazul unei caroserii autoportante;

(c) proiectarea și construcția elementelor constituente esențiale care formează șasiul în cazul unei caroserii neautoportante.

3.1.2. Prin derogare de la cerințele prevăzute la punctul 3.1.1 litera (b), atunci când producătorul utilizează porțiunea din podea a structurii caroseriei, precum și elementele constituente principale care formează partea din față a structurii caroseriei localizate direct în zona din fața parbrizului, pentru construcția diferitelor tipuri de caroserie (de exemplu, o camionetă și un șasiu-cabină, diferite ampatamente și diferite înălțimi ale acoperișului), se poate considera că vehiculele respective aparțin aceluiași tip. Producătorul furnizează dovezi în acest sens.

3.1.3. Un tip de vehicul constă cel puțin într-o variantă și o versiune.

3.2. Variantă

3.2.1. O „variantă” în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun caracteristicile constructive următoare:

(a) numărul ușilor laterale sau tipul de caroserie, astfel cum se definește în punctul 4 din partea C (pentru vehicule complete și completate) atunci când producătorul utilizează criteriul de la punctul 3.1.2;

(b) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet/completat);

(c) motorul, cu privire la următoarele caracteristici constructive:

(i) tipul de alimentare cu energie (motor cu ardere internă, motor electric sau altul);

(ii) principiul de funcționare (aprindere prin scânteie, aprindere prin comprimare sau altul);

(iii) numărul și dispunerea cilindrilor, în cazul motorului cu ardere internă (L6, V8 sau altul);

(d) numărul de axe;

(e) numărul de axe motoare și interconectarea lor;

(f) numărul de axe de direcție;

(g) în cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.

3.3. Versiune

3.3.1. O „versiune” în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun caracteristicile următoare:

(a) masa maximă tehnic admisibilă cu încărcătură;

(b) cilindreea, în cazul motorului cu ardere internă;

(c) puterea maximă a motorului sau puterea nominală continuă maximă (motor electric);

(d) tipul combustibilului (benzină, motorină, GPL, bicombustibil sau altul);

(e) numărul maxim de locuri așezate;

(f) nivelul sonor al vehiculului în mers;

(g) nivelul emisiilor de gaze de evacuare (de exemplu, Euro 5, Euro 6 sau altul);

(h) emisiile de CO_2 combinate, în condiții mixte sau ponderate;

(i) consumul de energie electrică (ponderat, condiții mixte);

(j) consumul de combustibil combinat, în condiții mixte sau ponderate.

(k) existența unui set unic de tehnologii inovatoare, astfel cum este precizat la articolul 12 din Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[1].

Ca alternativă la criteriile prevăzute la literele (h), (i) și (j), vehiculele grupate într-o versiune au în comun toate testele efectuate pentru calculul emisiilor de CO_2, al consumului de energie electrică și al consumului de combustibil în conformitate cu subanexa 6 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151.

4. Categoriile N_2 și N_3

4.1. Tip de vehicul

4.1.1. Un „tip de vehicul” constă în vehicule care au în comun caracteristicile următoare:

(a) denumirea societății producătorului.

O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;

(b) categoria;

[1] Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO_2 generate de vehiculele ușoare (JO L 145, 31.5.2011, p. 1).

(c) proiectarea și construcția șasiului care sunt comune unei linii unice de produse;

(d) numărul de axe.

4.1.2. Un tip de vehicul constă cel puțin într-o variantă și o versiune.

4.2. Variantă

4.2.1. O „variantă” în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun caracteristicile constructive următoare:

(a) conceptul structural al caroseriei sau tipul de caroserie astfel cum se menționează la punctul 4 din partea C și în apendicele 2 (numai pentru vehicule complete și completate);

(b) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet/completat);

(c) motorul, cu privire la următoarele caracteristici constructive:

(i) tipul de alimentare cu energie (motor cu ardere internă, motor electric sau altul);

(ii) principiul de funcționare (aprindere prin scânteie, aprindere prin comprimare sau altul);

(iii) numărul și dispunerea cilindrilor, în cazul motorului cu ardere internă (L6, V8 sau altul);

(d) numărul de axe motoare și interconectarea lor;

(e) numărul de axe de direcție;

(f) în cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.

4.3. Versiune

4.3.1. O „versiune” în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun caracteristicile următoare:

(a) masa maximă tehnic admisibilă cu încărcătură;

(b) capacitatea vehiculului de a tracta sau nu o remorcă, după cum urmează:

(i) o remorcă fără sistem de frânare;

(ii) o remorcă cu un sistem de frânare inerțială, astfel cum se definește la punctul 2.12 din Regulamentul ONU nr. 13;

(iii) o remorcă cu un sistem de frânare continuă sau semicontinuă, astfel cum se definește la punctele 2.9 și 2.10 din Regulamentul ONU nr. 13;

(iv) o remorcă din categoria O_4 care determină o masă maximă a combinației care nu depășește 44 de tone;

(v) o remorcă din categoria O_4 care determină o masă maximă a combinației care depășește 44 de tone;

(c) cilindreea;

(d) puterea maximă a motorului;

(e) tipul combustibilului (benzină, motorină, GPL, bicombustibil sau altul);

(f) nivelul sonor al vehiculului în mers;

(g) nivelul emisiilor de gaze de evacuare (de exemplu, Euro IV, Euro V sau altul).

5. Categoriile O_1 și O_2

5.1. Tip de vehicul

5.1.1. Un „tip de vehicul” constă în vehicule care au în comun caracteristicile următoare:

(a) denumirea societății producătorului.

O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;

(b) categoria;

(c) conceptul, astfel cum se definește la punctul 5 din partea C;

(d) următoarele aspecte constructive și de proiectare:

(i) proiectarea și construcția elementelor constituente esențiale care formează șasiul;

(ii) proiectarea și construcția elementelor constituente esențiale care formează structura caroseriei, în cazul unei caroserii autoportante;

(e) numărul de axe.

5.1.2. Un tip de vehicul constă cel puțin într-o variantă și o versiune.

5.2. Variantă

5.2.1. O „variantă” în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun caracteristicile constructive următoare:

(a) tipul de caroserie, astfel cum se menționează în apendicele 2 (pentru vehicule complete și completate);

(b) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet/completat);

(c) tipul sistemului de frânare (de exemplu, fără frâne/inerțial/servofrână);

(d) în cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.

5.3. Versiune

5.3.1. O „versiune” în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun caracteristicile următoare:

(a) masa maximă tehnic admisibilă cu încărcătură;

(b) conceptul de suspensie (pneumatică, metalică sau de cauciuc, bară de torsiune sau alt tip de suspensie);

(c) concepția proțapului (triunghi, țeavă sau altul).

6. Categoriile O_3 și O_4

6.1. Tip de vehicul

6.1.1. Un „tip de vehicul” constă în vehicule care au în comun caracteristicile următoare:

(a) denumirea societății producătorului.

O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;

(b) categoria;

(c) concepția remorcii, în ceea ce privește definițiile de la punctul 5 din partea C;

(d) următoarele aspecte constructive și de proiectare:

(i) proiectarea și construcția elementelor constituente esențiale care formează șasiul;

(ii) proiectarea și construcția elementelor constituente esențiale care formează structura caroseriei, în cazul remorcilor autoportante;

(e) numărul de axe.

6.1.2. Un tip de vehicul constă cel puțin într-o variantă și o versiune.

6.2. Variante

6.2.1. O „variantă” în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun caracteristicile constructive și de proiectare următoare:

(a) tipul de caroserie, astfel cum se menționează în apendicele 2 (pentru vehicule complete și completate);

(b) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet/completat);

(c) concepția suspensiei (suspensie metalică, pneumatică sau hidraulică);

(d) următoarele caracteristici tehnice:

(i) capacitatea șasiului de a fi sau nu extensibil;

(ii) înălțimea platformei (normală, joasă, semijoasă etc.);

(e) în cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.

6.3. Versiuni

6.3.1. O „versiune” în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun caracteristicile următoare:

(a) masa maximă tehnic admisibilă cu încărcătură;

(b) subdiviziunile sau combinația de subdiviziuni menționate la punctele 3.2 și 3.3 din anexa I la Directiva 96/53/CE, în care se încadrează distanța dintre două axe consecutive care formează un grup;

(c) definiția axelor, în ceea ce privește următoarele aspecte:

(i) axe liftabile (număr și poziție);

(ii) axe încărcabile (număr și poziție);

(iii) axe de direcție (număr și poziție).

7. Cerințe comune pentru toate categoriile de vehicule

7.1. Atunci când un vehicul aparține mai multor categorii datorită masei sale maxime sau numărului de locuri așezate sau ambelor, producătorul poate selecționa utilizarea criteriilor unei categorii de vehicule sau ale altei categorii pentru a defini variantele și versiunile.

7.1.1. Exemple:

(a) un vehicul „A” poate fi omologat de tip ca N_1 (3,5 tone) și N_2 (4,2 tone) în raport cu masa maximă. În acest caz, parametrii menționați în categoria N_1 pot fi folosiți și pentru vehiculul care intră în categoria N_2 (sau invers);

(b) un vehicul „B” poate fi omologat de tip ca M_1 și M_2 în raport cu numărul de locuri așezate (7 + 1 sau 10 + 1); parametrii menționați la categoria M_1 pot fi utilizați și pentru vehiculul care aparține M_2 (sau viceversa).

7.2. Un vehicul din categoria N poate fi supus omologării de tip în funcție de prevederile cerute pentru categoria M_1 sau M_2, după caz, când se intenționează să fie convertit într-un vehicul din categoria respectivă în timpul etapei următoare a unei proceduri de omologare de tip în mai multe etape.

7.2.1. Această opțiune este permisă numai pentru vehiculele incomplete.

Astfel de vehicule se identifică printr-un cod de variantă specific furnizat de producătorul vehiculului de bază.

7.3. Denumiri ale tipului, variantei și versiunii

7.3.1. Producătorul atribuie fiecărui tip de vehicul, precum și fiecărei variante și versiuni, un cod alfanumeric alcătuit din litere romane și/sau cifre arabe.

Utilizarea parantezelor și a cratimelor este permisă numai dacă acestea nu înlocuiesc o literă sau o cifră.

7.3.2. Întregul cod este denumit: Tip-Variantă-Versiune sau „TVV”.

7.3.3. TVV identifică în mod clar și univoc o combinație unică de caracteristici tehnice în raport cu criteriile definite în prezenta parte.

7.3.4. Același producător poate utiliza același cod pentru a defini un tip de vehicul atunci când acesta se încadrează în două sau mai multe categorii.

7.3.5. Același producător nu utilizează același cod pentru a defini un tip de vehicul pentru mai mult de o omologare de tip în cadrul aceleiași categorii de vehicul.

7.4. Numărul de caractere pentru TVV

7.4.1. Numărul de caractere nu depășește:

(a) 15 pentru codul tipului de vehicul;

(b) 25 pentru codul unei variante;

(c) 35 pentru codul unei versiuni.

7.4.2. TVV alfanumeric complet nu conține mai mult de 75 de caractere.

7.4.3. Atunci când TVV este utilizat ca un întreg, se lasă un spațiu între tip, variantă și versiune.

Exemplu de TVV: 159AF[…spațiu]0054[…spațiu]977K(BE).

PARTEA C

Definiții ale tipurilor de caroserie

1. Considerații generale

1.1. Tipul de caroserie, precum și codul pentru caroserie se indică prin intermediul codurilor.

Lista codurilor se aplică în principal vehiculelor complete și completate.

1.2. În ceea ce privește vehiculele din categoria M, tipul de caroserie constă în două litere, astfel cum se specifică la punctele 2 și 3.

1.3. În ceea ce privește vehiculele din categoriile N și O, tipul de caroserie constă în două litere, astfel cum se specifică la punctele 4 și 5.

1.4. Atunci când este necesar (în special pentru tipurile de caroserie menționate la punctele 4.1 și 4.6 și, respectiv, 5.1-5.4), acestea sunt suplimentate cu două cifre.

1.4.1. Lista cifrelor figurează în apendicele 2.

1.5. Pentru vehiculele cu destinație specială, tipul de caroserie care urmează să fie utilizat este legat de categoria de vehicul.

2. Vehicule din categoria M_1

Referință	Cod	Denumire	Definiție
2.1.	AA	Berlină	Un vehicul definit la punctul 3.1.1.1 din standardul internațional ISO 3833:1977, echipat cu cel puțin patru geamuri laterale.
2.2.	AB	Autoturism cu ușă spate rabatabilă	O berlină astfel cum este definită la punctul 2.1, cu hayon în partea din spate a vehiculului.
2.3.	AC	Break	Un vehicul definit la punctul 3.1.1.4 din standardul internațional ISO 3833:1977.
2.4.	AD	Cupeu	Un vehicul definit la punctul 3.1.1.5 din standardul internațional ISO 3833:1977.
2.5.	AE	Cabriolet	Un vehicul definit la punctul 3.1.1.6 din standardul internațional ISO 3833:1977. Cu toate acestea, este posibil ca un cabriolet să nu aibă ușă.
2.6.	AF	Vehicul cu utilizare multiplă	Un vehicul, altul decât AG și cele menționate de la AA la AE, destinat transportului de persoane și bagajelor acestora sau, ocazional, transportului de marfă, într-un singur compartiment
2.7.	AG	Break (utilitar)	Un vehicul definit la punctul 3.1.1.4.1 din standardul internațional ISO 3833:1977. Cu toate acestea, compartimentul pentru bagaje trebuie să fie complet separat de compartimentul pentru pasageri. În plus, nu este neapărat necesar ca punctul de referință al locului așezat al conducătorului auto să fie la cel puțin 750 mm deasupra suprafeței care suportă vehiculul.

3. Vehicule din categoria M_2 sau M_3

Referință	Cod	Denumire	Definiție
3.1.	CA	Vehicul fără etaj	Un vehicul în care spațiile prevăzute pentru persoane sunt dispuse pe un singur nivel sau astfel încât să nu reprezinte două niveluri suprapuse;
3.2.	CB	Vehicul cu etaj	Un vehicul definit la punctul 2.1.6 din Regulamentul ONU nr. 107;
3.3.	CC	Vehicul articulat fără etaj	Un vehicul definit la punctul 2.1.3 din Regulamentul ONU nr. 107, fără etaj;
3.4.	CD	Vehicul articulat cu etaj	Un vehicul definit la punctul 2.1.3.1 din Regulamentul ONU nr. 107;
3.5.	CE	Vehicul cu podea coborâtă, fără etaj	Un vehicul definit la punctul 2.1.4 din Regulamentul ONU nr. 107, fără etaj;
3.6.	CF	Vehicul cu podea coborâtă, cu etaj	Un vehicul definit la punctul 2.1.4 din Regulamentul ONU nr. 107, cu etaj;
3.7.	CG	Vehicul articulat, cu podea coborâtă, fără etaj	Un vehicul care combină caracteristicile tehnice ale rubricilor 3.3 și 3.5 din prezentul tabel;
3.8.	CH	Vehicul articulat, cu podea coborâtă, cu etaj	Un vehicul care combină caracteristicile tehnice ale rubricilor 3.4 și 3.6 din prezentul tabel;
3.9.	CI	Vehicul fără acoperiș, fără etaj	Un vehicul cu acoperiș parțial sau fără acoperiș;
3.10.	CJ	Vehicul fără acoperiș, cu etaj	Un vehicul fără acoperiș deasupra întregului său etaj superior sau deasupra unei părți a acestuia;
3.11.	CX	Șasiu de autobuz	Un vehicul incomplet care are doar lonjeroane de șasiu sau ansambluri tubulare, grup motopropulsor și axe, care este destinat a fi completat cu caroserie și adaptat la necesitățile operatorului de transport.

4. Autovehicule din categoria N_1, N_2 sau N_3

Referință	Cod	Denumire	Definiție
4.1.	BA	Camion	Un vehicul care este conceput și fabricat exclusiv sau în principal pentru transportul de marfă. Poate să tracteze și o remorcă.
4.2.	BB	Van	Un camion în care compartimentul conducătorului auto și zona de încărcare se află în cadrul unei singure unități.
4.3.	BC	Autotractor pentru semiremorcă	Un vehicul tractor care este conceput și fabricat exclusiv sau în principal pentru a tracta semiremorci.
4.4.	BD	Autoremorcher	Un vehicul tractor care este conceput și fabricat exclusiv pentru a tracta remorci altele decât semiremorcile.
4.5.	BE	Camionetă pick-up	Un vehicul a cărui masă maximă nu depășește 3 500 kg, în care locurile așezate și zona de încărcare nu sunt localizate într-un singur compartiment.
4.6.	BX	Șasiu-cabină sau șasiu-cabină incompletă	Un vehicul incomplet care are doar o cabină (completă sau parțială), lonjeroane de șasiu, grup motopropulsor și axe, care este destinat a fi completat cu caroserie și adaptat la necesitățile operatorului de transport.

5. Vehicule din categoria O

Referință	Cod	Denumire	Definiție
5.1.	DA	Semiremorcă	O remorcă concepută și fabricată pentru a fi cuplată la un autotractor sau la un dispozitiv de tractare tip „dolly” și pentru a transmite o sarcină verticală importantă vehiculului tractor sau dispozitivului de tractare tip „dolly”. Dispozitivul de cuplare care urmează să fie utilizat pentru un ansamblu de vehicule conține un pivot de cuplare și o șa de cuplare.
5.2.	DB	Remorcă cu proțap	O remorcă care are cel puțin două axe, dintre care cel puțin una este de direcție: (a) echipată cu un dispozitiv de cuplare care are o mobilitate verticală (în raport cu remorca); și (b) care transmite vehiculului tractor o sarcină statică verticală mai mică de 100 daN.
5.3.	DC	Remorcă cu axă centrală	O remorcă în care axa (axele) este (sunt) situată (situate) aproape de centrul de greutate al vehiculului (atunci când acesta este încărcat cu o greutate uniform repartizată), astfel încât numai o sarcină statică verticală redusă, care nu depășește 10 % din sarcina corespunzătoare masei maxime a remorcii, sau o sarcină de 1 000 daN (luându-se în considerare valoarea cea mai mică) este transmisă vehiculului tractor.
5.4.	DE	Remorcă cu proțap rigid	O remorcă cu o axă sau un grup de axe echipate cu un proțap care transmite vehiculului tractor o sarcină statică care nu depășește 4 000 daN datorită construcției sale și care nu corespunde definiției unei remorci cu axă centrală. Sistemul de cuplare folosit pentru un ansamblu de vehicule nu constă într-un pivot de cuplare și o șa de cuplare.

Apendicele 1

Procedură pentru a verifica dacă un vehicul poate fi clasificat în categoria vehiculelor de teren

1. Considerații generale

1.1. În scopul clasificării unui vehicul în categoria vehiculelor de teren, se aplică procedura descrisă în prezentul apendice.

2. Condiții de încercare pentru măsurări geometrice

2.1. Vehiculele aparținând categoriei M_1 sau N_1 sunt fără încărcătură, cu un manechin al unui bărbat având percentila 50 instalat pe scaunul conducătorului auto și echipate cu lichid de răcire, lubrifianți, combustibil, scule, roată de rezervă (dacă acestea sunt echipamente originale furnizate de producător).

Manechinul poate fi înlocuit de un dispozitiv similar având aceeași masă.

2.2. Vehiculele, altele decât cele menționate la punctul 2.1, sunt încărcate până ajung la masa maximă tehnic admisibilă cu încărcătură.

Repartizarea masei pe axe este astfel încât să reprezinte situația cea mai defavorabilă cu privire la respectarea criteriilor respective.

2.3. Un vehicul reprezentativ pentru tip este pus la dispoziția serviciului tehnic în condițiile specificate la punctul 2.1 sau 2.2. Vehiculul este oprit, cu roțile orientate înspre înainte.

Suprafața pe care se efectuează măsurătorile este cât se poate de plană și de orizontală (înclinare maximă 0,5 %).

3. Măsurarea unghiurilor de atac, de degajare și de rampă

3.1. Unghiul de atac se măsoară în conformitate cu punctul 6.10 din standardul internațional ISO 612:1978.

3.2. Unghiul de degajare se măsoară în conformitate cu punctul 6.11 din standardul internațional ISO 612:1978.

3.3. Unghiul de rampă se măsoară în conformitate cu punctul 6.9 din standardul internațional ISO 612:1978.

3.4. La măsurarea unghiului de degajare, dispozitivele de protecție antiîmpănare spate care se pot regla în înălțime pot fi plasate în poziția superioară.

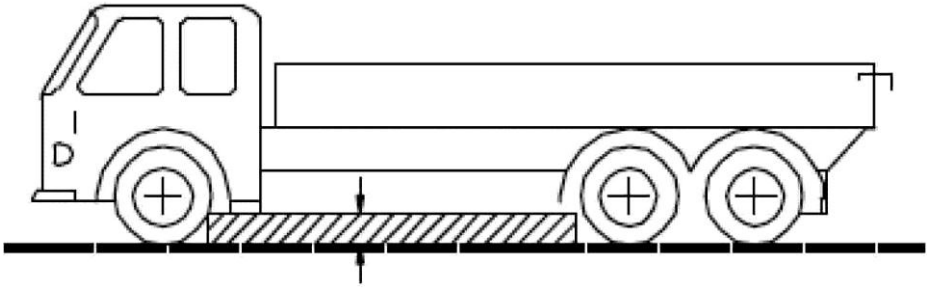
3.5. Prevederea de la punctul 3.4 nu se interpretează ca o obligație de a echipa vehiculul de bază cu o protecție antiîmpănare spate ca echipament original. Cu toate acestea, producătorul vehiculului de bază informează producătorul din etapa următoare că vehiculul trebuie se respecte cerințele privind unghiul de degajare atunci când este echipat cu o protecție antiîmpănare spate.

4. Măsurarea gărzii la sol

4.1. Garda la sol între axe

4.1.1. „Garda la sol între axe” înseamnă distanța cea mai mică dintre planul solului și punctul fix cel mai coborât al vehiculului.

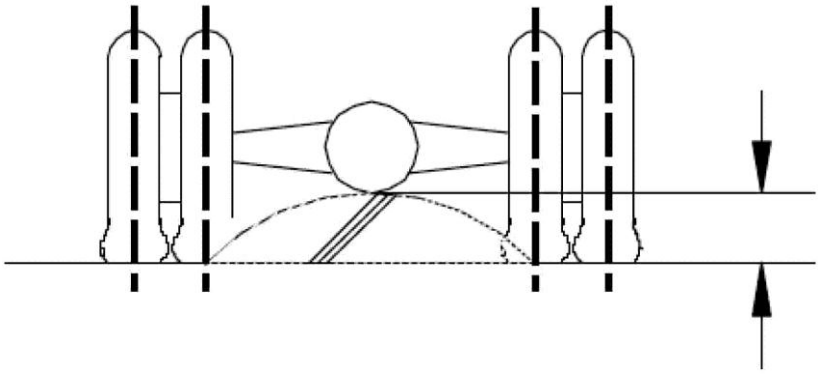
Pentru aplicarea definiției, se ține cont de distanța dintre ultima axă a unui grup de axe față și prima axă a unui grup de axe spate.



4.1.2. Nicio parte rigidă a vehiculului nu se poate afla în zona haşurată din figură.

4.2. Garda la sol sub o axă

4.2.1. „Garda la sol sub o axă” înseamnă distanța de la cel mai înalt punct al arcului de cerc care trece prin centrul petei de contact a roților unei axe (roțile interioare, în cazul pneurilor jumelate) și care atinge punctul fix cel mai coborât al vehiculului între roți.



4.2.2. După caz, măsurarea gărzii la sol se efectuează pe fiecare dintre diferitele axe ale unui grup de axe.

5. Capacitatea de a urca o rampă

5.1. „Capacitatea de a urca o rampă” înseamnă capacitatea unui vehicul de a urca o rampă.

5.2. În scopul de a verifica capacitatea de a urca o rampă a unui vehicul incomplet și complet din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3, se efectuează o încercare.

5.3. Serviciul tehnic efectuează încercarea unui vehicul reprezentativ pentru tipul care urmează să fie încercat.

5.4. La cererea producătorului și în condițiile specificate în anexa VIII, capacitatea de a urca o rampă a unui tip de vehicul poate fi demonstrată printr-o încercare virtuală.

6. Condiții de încercare și criterii de admitere/de respingere

6.1. Se aplică condițiile prevăzute în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei[1].

6.2. Vehiculul urcă rampa cu o viteză constantă, fără nicio alunecare a roților, longitudinal sau lateral.

[1] Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei din 12 decembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 353, 21.12.2012, p. 31).

Apendicele 2

Cifre folosite pentru a completa codurile care urmează să fie utilizate pentru diferite tipuri de caroserie

01 Platformă;

02 Perete rabatabil;

03 Furgon;

04 Caroserie condiționată cu pereți izolați și cu echipament pentru a menține temperatura interioară;

05 Caroserie condiționată cu pereți izolați, dar fără echipament pentru a menține temperatura interioară;

06 Cu prelată;

07 Caroserie mobilă (suprastructură interschimbabilă);

08 Transportator de containere;

09 Vehicule echipate cu lift cu cârlig;

10 Basculantă;

11 Cisternă;

12 Cisternă destinată transportului de mărfuri periculoase;

13 Transport de animale vii;

14 Transport de vehicule;

15 Malaxor pentru beton;

16 Autopompă pentru beton;

17 Transport de lemn;

18 Mașină de colectat gunoiul;

19 Vehicule pentru măturarea și curățarea străzilor și vehicule pentru curățarea canalizărilor;

20 Compresor;

21 Transport de nave;

22 Transport de planoare;

23 Vehicule pentru vânzarea cu amănuntul sau folosite pentru a expune mărfuri;

24 Vehicul de recuperare;

25 Vehicul cu scară;

26 Camion cu macara (alta decât macaraua mobilă, astfel cum se definește la punctul 5.7 din partea A);

27 Vehicul cu platformă de lucru aeriană;

28 Vehicul cu macara excavatoare;

29 Remorcă cu podea coborâtă;

30 Transport de geamuri;

31 Vehicul de incendiu;

99 Caroserie care nu este inclusă în prezenta listă.

ANEXA II

CERINȚE PENTRU OMOLOGAREA UE DE TIP

A VEHICULELOR, SISTEMELOR, COMPONENTELOR SAU UNITĂȚILOR TEHNICE SEPARATE

PARTEA I

Acte de reglementare privind omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii nelimitate

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
1A	Nivel sonor	Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului[1]	X	X	X	X	X	X					X
2A	Emisii provenite de la vehicule ușoare (Euro 5 și Euro 6)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 715/2007	X([1])	X([1])		X([1])	X([1])						X

[1] Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor și al amortizoarelor de zgomot de înlocuire, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivei 70/157/CEE (JO L 158, 27.5.2014, p. 131).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
3A	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare pentru combustibil lichid)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 34	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
3B	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (RUPD) și instalarea acestora; protecție antiîmpănare spate (RUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4A	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010 al Comisiei[1]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

[1] Regulamentul (UE) nr. 1003/2010 al Comisiei din 8 noiembrie 2010 privind cerințele de omologare de tip pentru spațiul destinat amplasării și montării plăcilor de înmatriculare spate la autovehicule și remorcile acestora și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 291, 9.11.2010, p. 22).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
5A	Echipament de direcție	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 79	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
6A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (scări de acces, trepte și mânere)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012 al Comisiei[1]	X			X	X	X					
6B	Broaște și elemente de susținere a ușilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 11	X			X							

[1] Regulamentul (UE) nr. 130/2012 al Comisiei din 15 februarie 2012 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor cu privire la accesul în vehicule și la manevrabilitatea acestora și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 43, 16.2.2012, p. 6).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
7A	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 28	X	X	X	X	X	X					X
8A	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46	X	X	X	X	X	X					X
9A	Frânarea vehiculelor și a remorcilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13		X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	
9B	Frânarea autoturismelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13-H	X([4])			X([4])							

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
10A	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12A	Amenajări interioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 21	X										
13A	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 18		X([4A])	X([4A])		X([4A])	X([4A])					X
13B	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 116	X			X							X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
14A	Protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 12	X			X							
15A	Scaune, ancorajele acestora și tetiere	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 17	X	X([4B])	X([4B])	X	X	X					
15B	Scaunele vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 80		X	X								
16A	Proeminențe exterioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 26	X										X
17A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (marșarier)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X	X	X	X	X	X					

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
17B	Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 39	X	X	X	X	X	X					
18A	Plăcuța producătorului și VIN	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 19/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
19A	Puncte de ancorare a centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și puncte de ancorare superioare ISOFIX	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 14	X	X	X	X	X	X					
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
21A	Dispozitive retroreflectorizante pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22A	Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 7	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22B	Lumini pentru circulație diurnă pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 87	X	X	X	X	X	X					X
22C	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
23A	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25A	Farurile cu bloc optic etanș (SB) ale autovehiculelor, care emit o lumină de întâlnire asimetrică de tip european sau o lumină de drum sau ambele	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 31	X	X	X	X	X	X					X
25B	Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocurile optice omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
25C	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare în gaz	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 98	X	X	X	X	X	X					X
25D	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 99	X	X	X	X	X	X					X
25E	Faruri pentru autovehicule, care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și care sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau cu module LED	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 112	X	X	X	X	X	X					X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
25F	Sisteme adaptabile de iluminare față (AFS) pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 123	X	X	X	X	X	X					X
26A	Lămpi de ceață față pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 19	X	X	X	X	X	X					X
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010 al Comisiei[1]	X	X	X	X	X	X					

[1] Regulamentul (UE) nr. 1005/2010 al Comisiei din 8 noiembrie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de remorcare a autovehiculelor și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 291, 9.11.2010, p. 36).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
28A	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 38	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29A	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A	Lămpi de staționare pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 77	X	X	X	X	X	X					
31A	Centuri de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 16	X	X	X	X	X	X					X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
32A	Câmpul de vizibilitate spre înainte	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 125	X										
33A	Amplasamentul și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 121	X	X	X	X	X	X					

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
34A	Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 672/2010 al Comisiei[1]	X	([5])	([5])	([5])	([5])	([5])					
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010 al Comisiei[2]	X	([6])	([6])	([6])	([6])	([6])					X

[1] Regulamentul (UE) nr. 672/2010 al Comisiei din 27 iulie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de dejivrare și de dezaburire a parbrizului a anumitor autovehicule și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 196, 28.7.2010, p. 5).

[2] Regulamentul (UE) nr. 1008/2010 al Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește dispozitivele de ștergere și de spălare a parbrizului și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 292, 10.11.2010, p. 2).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
36A	Sisteme de încălzire	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 122	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37A	Apărătoare roți	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1009/2010 al Comisiei[1]	X										
38A	Tetiere, încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 25	X										
41A	Emisii provenite de la vehicule grele (Euro VI) /acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	X([9])	X([9])	X	X([9])	X([9])	X					X

[1] Regulamentul (UE) nr. 1009/2010 al Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a apărătorilor de roți pentru anumite autovehicule și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 292, 10.11.2010, p. 21).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
42A	Protecția laterală a vehiculelor de marfă	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 73					X	X			X	X	X
43A	Sisteme antiîmproșcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 109/2011 al Comisiei[1]				X	X	X	X	X	X	X	X
44A	Mase și dimensiuni	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012	X										

[1] Regulamentul (UE) nr. 109/2011 al Comisiei din 27 ianuarie 2011 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru anumite categorii de autovehicule și remorcile lor cu privire la sistemele antiîmproșcare (JO L 34, 9.2.2011, p. 2).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
45A	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 43	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 458/2011 al Comisiei[1]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
46B	Pneuri pentru autovehicule și pentru remorcile acestora (clasa C_1)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 30	X			X			X	X			X

[1] Regulamentul (UE) nr. 458/2011 al Comisiei din 12 mai 2011 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora cu privire la montarea anvelopelor și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 124, 13.5.2011, p. 11).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
46C	Pneuri pentru vehicule utilitare și remorcile acestora (clasele C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 54		X	X	X	X	X			X	X	X
46D	Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C_1, C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 117	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46E	Unitate de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 64	X([9A])			X([9A])							X
47A	Limitarea vitezei vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 89		X	X		X	X					X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
48A	Mase și dimensiuni	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
49A	Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 61				X	X	X					
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X	X	X	X	X
50B	Dispozitivul de cuplare strânsă (CCD); montarea unui tip omologat de CCD	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 102					X([10])	X([10])			X([10])	X([10])	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
51A	Comportarea la foc a materialelor utilizate la amenajarea interioarelor anumitor categorii de autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 118			X								
52A	Vehicule din categoriile M_2 și M_3	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 107		X	X								
52B	Rezistența suprastructurii vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 66		X	X								
53A	Protecția ocupanților în caz de coliziune frontală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 94	X([11])										
54A	Protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 95	X([12])			X([12])							

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
56A	Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 105				X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	
57A	Dispozitive de protecție antiîmpănare față (FUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (FUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 93					X	X					X
58	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[1]	X			X							X

[1] Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE (JO L 35, 4.2.2009, p. 1).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
59	Posibilitatea de reciclare	Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului[1]	X			X							
61	Sisteme de aer condiționat	Directiva 2006/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului[2]	X			X([14])							
62	Sistem pentru utilizarea hidrogenului	Regulamentul (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[3]	X	X	X	X	X	X					

[1] Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului (JO L 310, 25.11.2005, p. 10).

[2] Directiva 2006/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind emisiile provenite de la sistemele de climatizare ale autovehiculelor și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului (JO L 161, 14.6.2006, p. 12).

[3] Regulamentul (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor pe bază de hidrogen și de modificare a Directivei 2007/46/CE (JO L 35, 4.2.2009, p. 32).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
63	Siguranță generală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	
64	Indicatori de schimbare a vitezei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 65/2012 al Comisiei[1]	X										
65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 347/2012 al Comisiei[2]		X	X		X	X					

[1] Regulamentul (UE) nr. 65/2012 al Comisiei din 24 ianuarie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la indicatorii de schimbare a treptei de viteză și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 28, 31.1.2012, p. 24).

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

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 351/2012 al Comisiei[1]		X	X		X	X					
67	Componente specifice pentru gaze petroliere lichefiate (GPL) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 67	X	X	X	X	X	X					X
68	Sisteme de alarmă ale vehiculelor (VAS)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 97	X			X							X

[1] Regulamentul (UE) nr. 351/2012 al Comisiei din 23 aprilie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de omologare de tip pentru instalarea pe autovehicule a sistemelor de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație (JO L 110, 24.4.2012, p. 18).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aplicabilitate										Unitate tehnică separată (UTS) sau componentă
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
69	Siguranța din punct de vedere electric	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 100	X	X	X	X	X	X					
70	Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 110	X	X	X	X	X	X					X
71	Rezistența cabinei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 29				X	X	X					
72	Sistem eCall	Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului[1]	X			X							

[1] Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 77).

Note explicative

X Act de reglementare relevant.

([1]) Pentru vehiculele cu o masă de referință care nu depășește 2 610 kg. La solicitarea producătorului, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se poate aplica vehiculelor cu o masă de referință care nu depășește 2 840 kg.

([2]) În cazul vehiculelor echipate cu o instalație GPL sau GNC, este necesară omologarea de tip a vehiculului în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 67 sau cu Regulamentul ONU nr. 110.

([3]) Este necesară echiparea cu un sistem electronic de control al stabilității (ESC), în conformitate cu articolele 12 și 13 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009.

([4]) Este necesară echiparea cu un sistem ESC, în conformitate cu articolele 12 și 13 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009.

([4A]) Dacă vehiculul este echipat cu un sistem de protecție, acesta trebuie să îndeplinească cerințele Regulamentului ONU nr. 18.

([4B]) Prezentul regulament se aplică în cazul scaunelor care nu intră sub incidența Regulamentului ONU nr. 80.

([5]) Vehiculele din această categorie trebuie dotate cu dispozitive adecvate pentru degivrarea și dezaburirea parbrizului.

([6]) Vehiculele din această categorie trebuie dotate cu dispozitive adecvate pentru spălarea și ștergerea parbrizului.

(9) Pentru vehicule cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg și care nu au omologare de tip (la cererea producătorului și cu condiția ca masa de referință să nu depășească 2 840 kg), în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007.

(9A) Se aplică doar în cazul în care aceste vehicule sunt dotate cu echipamente reglementate prin Regulamentul ONU nr. 64. Este obligatorie echiparea vehiculelor M_1 cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri, în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 661/2009.

(10) Se aplică numai vehiculelor echipate cu dispozitiv(e) de cuplare.

(11) Se aplică vehiculelor cu o masă maximă cu încărcătură tehnic admisibilă care nu depășește 2,5 tone.

(12) Se aplică numai vehiculelor la care „punctul de referință al planului așezat (punctul «R»)" al celui mai jos scaun se află la cel mult 700 mm deasupra nivelului solului.

(13) Se aplică numai în cazul în care producătorul solicită omologarea de tip a vehiculelor destinate transportului de mărfuri periculoase.

(14) Se aplică numai pentru vehiculele din categoria N_1, clasa I, în conformitate cu descrierea din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

(15) Conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 661/2009 este obligatorie; cu toate acestea, omologarea de tip conform prezentului număr de rubrică nu este prevăzută, întrucât acesta reprezintă colecția rubricilor separate 3A, 3B, 4A, 5A, 6A, 6B, 7A, 8A, 9A, 9B, 10A, 12A, 13A, 13B, 14A, 15A, 15B, 16A, 17A, 17B, 18A, 19A, 20A, 21A, 22A, 22B, 22C, 23A, 24A, 25A, 25B, 25C, 25D, 25E, 25F, 26A, 27A, 28A, 29A, 30A, 31A, 32A, 33A, 34A, 35A, 36A, 37A, 38A, 42A, 43A, 44A, 45A, 46A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47A, 48A, 49A, 50A, 50B, 51A, 52A, 52B, 53A, 54A, 56A, 57A și 64-71. Seria de modificări ale regulamentelor ONU care se aplică în mod obligatoriu este enumerată în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 661/2009. Seriile de amendamente adoptate ulterior sunt acceptate ca alternativă.

Apendicele 1

Acte de reglementare privind omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici în temeiul articolului 41

Tabelul 1

Vehiculele M_1

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
1A	Nivel sonor	Regulamentul (UE) nr. 540/2014		A
2A	Emisii provenite de la vehicule ușoare (Euro 5 și Euro 6)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 715/2007		A
			(a) OBD	Vehiculul se echipează cu un sistem OBD care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 4 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 (sistemul OBD este conceput să înregistreze cel puțin funcționarea defectuoasă a unității de comandă a motorului). Interfața OBD are capacitatea de a comunica cu instrumentele de diagnosticare disponibile în mod obișnuit.
			(b) Conformitatea în circulație	N/A
			(c) Accesul la informații	Este suficient ca producătorul să furnizeze acces rapid și ușor la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
			(d) Măsurarea puterii	(În cazul în care producătorul vehiculului folosește un motor de la un alt producător) Datele obținute la bancul de încercare provenind de la producătorul motorului sunt acceptate cu condiția ca unitatea de comandă a motorului să fie identică [adică să aibă cel puțin aceeași unitate electronică de control (ECU)]. Încercarea privind puterea de ieșire poate fi realizată pe un dinamometru de șasiu. Se iau în considerare pierderile de putere la transmisie.
3A	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare pentru combustibil lichid)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 34	(a) Rezervoare pentru combustibil lichid	B
			(b) Instalarea pe vehicul	B
3B	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (RUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare (RUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58		B
4A	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010		B

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
5A	Echipament de direcție	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 79		C
			(a) Sisteme mecanice	Se aplică dispozițiile de la punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 79. Se efectuează toate încercările prevăzute la punctul 6.2 din Regulamentul ONU nr. 79 și se aplică cerințele de la punctul 6.1 din Regulamentul ONU nr. 79.
			(b) Sistem electronic complex de control al vehiculului	Se aplică toate cerințele din anexa 6 la Regulamentul ONU nr. 79. Conformitatea cu aceste cerințe poate fi verificată doar de un serviciu tehnic.
6B	Broaște și elemente de susținere a ușilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 11		C
			(a) Cerințe generale (punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 11)	Se aplică toate cerințele.
			(b) Cerințe privind performanța (punctul 6 din Regulamentul ONU nr. 11)	Se aplică numai cerințele de la punctele 6.1.5.4 și 6.3 din Regulamentul ONU nr. 11.
7A	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 28	(a) Componente	X
			(b) Instalarea pe vehicul	B

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
8A	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46	(a) Componente	X
			(b) Instalarea pe vehicul	B
9B	Frânarea autoturismelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13-H	(a) Cerințe privind conceperea și testarea	A
			(b) Sistemul de control electronic al stabilității și sistemul de frânare asistată	Nu este necesară echiparea cu un sistem de control electronic al stabilității și cu un sistem de frânare asistată. În cazul în care sunt instalate, acestea respectă cerințele din Regulamentul ONU nr. 13-H.
10A	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 10		B
12A	Amenajări interioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 21		C
			(a) Amenajarea interioară	
			(i) Cerințe privind razele și proeminențele pentru comutatoare, mânere acționate prin tragere și produse similare și pentru controalele și echipamentele interioare generale	La cererea producătorului, se poate renunța la cerințele de la punctele 5.1-5.6 din Regulamentul ONU nr. 21. Se aplică cerințele de la punctul 5.2 din Regulamentul ONU nr. 21, cu excepția celor prevăzute la punctele 5.2.3.1, 5.2.3.2 și 5.2.4 din regulamentul menționat.
			(ii) Încercări privind absorbția energiei în partea superioară a tabloului de bord	Încercările privind absorbția energiei în partea superioară a tabloului de bord se efectuează numai în cazul în care vehiculul nu este echipat cu cel puțin două airbaguri frontale sau cu două centuri de siguranță statice cu fixare în patru puncte.

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
			(iii) Încercarea privind absorbția energiei în partea din spate a scaunelor	N/A
			(b) Acționarea electrică a geamurilor, a trapelor de aerisire și a sistemelor de compartimentare	Se aplică toate cerințele de la punctul 5.8 din Regulamentul ONU nr. 21.
13B	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 116		A Se pot aplica dispozițiile de la punctul 8.3.1.1.1 din Regulamentul ONU nr. 116 în locul celor de la punctul 8.3.1.1.2 din regulamentul respectiv, indiferent de tipul de grup motopropulsor.
14A	Protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 12		C
				Sunt necesare încercări atunci când vehiculul nu a fost încercat în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 94 (a se vedea punctul 53A).

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
15A	Scaune, ancorajele acestora și tetiere	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 17		C
			(a) Cerințe generale (i) Specificații	Se aplică cerințele prevăzute la punctul 5.2 din Regulamentul ONU nr. 17, cu excepția punctului 5.2.3 din regulamentul menționat.
			(ii) Încercări de rezistență pentru spătarul scaunului și tetiere	Se aplică cerințele de la punctul 6.2 din Regulamentul ONU nr. 17.
			(iii) Încercări privind ajustarea și sistemele de deblocare	Încercarea se efectuează în conformitate cu cerințele din anexa 7 la Regulamentul ONU nr. 17.
			(b) Tetiere (i) Specificații	Se aplică cerințele de la punctele 5.4, 5.5, 5.6, 5.10, 5.11 și 5.12 din Regulamentul ONU nr. 17, cu excepția celor de la punctul 5.5.2 din regulamentul menționat.
			(ii) Încercări privind rezistența tetierelor	Se efectuează încercarea prevăzută la punctul 6.4 din Regulamentul ONU nr. 17.
			(c) Cerințe speciale privind protecția ocupanților împotriva bagajelor în cădere	La cererea producătorului, se poate renunța la aplicarea cerințelor din anexa 9 la Regulamentul ONU nr. 26.

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
16A	Proeminențe exterioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 26		C
			(a) Specificații generale	Se aplică dispozițiile de la punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 26.
			(b) Specificații particulare	Se aplică dispozițiile de la punctul 6 din Regulamentul ONU nr. 26.
17A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (marșarier)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012		D
17B	Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 39		B
18A	Plăcuța producătorului și VIN	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 19/2011		B
19A	Puncte de ancorare a centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și puncte de ancorare superioare ISOFIX	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 14		B

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48		B Luminile de întâlnire pe timp de zi (DRL) se montează pe un nou tip de vehicul.
21A	Dispozitive retroreflectorizante pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 3		X
22A	Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 7		X
22B	Lumini de zi pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 87		X
22C	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 91		X
23A	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 6		X
24A	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 4		X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
25A	Farurile cu bloc optic etanș (SB) ale autovehiculelor, care emit o lumină de întâlnire asimetrică de tip european sau o lumină de drum sau ambele	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 31		X
25B	Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocurile optice omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 37		X
25C	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare în gaz	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 98		X
25D	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 99		X
25E	Faruri pentru autovehicule, care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau cu module LED	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 112		X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
25F	Sisteme adaptabile de iluminare față (AFS) pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 123		X
26A	Lămpi de ceață față ale autovehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 19		X
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010		B
28A	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 38		X
29A	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 23		X
30A	Lămpi de staționare pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 77		X
31A	Centuri de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 16	(a) Componente	X
			(b) Cerințe privind instalarea	B

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
32A	Câmpul de vizibilitate spre înainte	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 125		A
33A	Amplasamentul și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 121		A
34A	Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 672/2010		C
			(a) Degivrarea parbrizului	Se aplică numai punctul 1.1.1 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 672/2010, cu condiția să se aplice un flux de aer cald pe întreaga suprafață a parbrizului sau ca acesta din urmă să fie încălzit electric pe toată suprafața sa.
			(b) Dezaburirea parbrizului	Se aplică numai punctul 1.2.1 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 672/2010, cu condiția să se aplice un flux de aer cald pe întreaga suprafață a parbrizului sau ca acesta din urmă să fie încălzit electric pe toată suprafața sa.

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010		C
			(a) Dispozitivul de ștergere a parbrizului	Se aplică punctele 1.1-1.1.10 din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 1008/2010. Se efectuează numai încercarea descrisă la punctul 2.1.10 din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 1008/2010.
			(b) Dispozitivul de spălare a parbrizului	Se aplică punctul 1.2 din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 1008/2010, cu excepția punctelor 1.2.2, 1.2.3 și 1.2.5.
36A	Sistem de încălzire	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 122		C Nu este necesară echiparea cu un sistem de încălzire.
			(a) Toate sistemele de încălzire	Se aplică cerințele de la punctele 5.3 și 6 din Regulamentul ONU nr. 122.
			(b) Sisteme de încălzire cu GPL	Se aplică cerințele din anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 122.
37A	Apărătoare roți	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1009/2010		B

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
38A	Tetiere (Tetiere, încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 25		X
41A	Emisii provenite de la vehicule grele (Euro VI) /acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009		A Cu excepția setului de cerințe privind sistemul OBD și accesul la informații.
			Măsurarea puterii	(În cazul în care producătorul vehiculului folosește un motor de la un alt producător) Datele de la bancul de încercare furnizate de producătorul motorului sunt acceptate cu condiția ca unitatea de comandă a motorului să fie identică (adică motorul să aibă cel puțin aceeași ECU). Încercarea privind puterea de ieșire poate fi realizată pe un dinamometru de șasiu. Se iau în considerare pierderile de putere la transmisie.
44A	Mase și dimensiuni	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012		B La cererea producătorului, se poate renunța la încercarea privind pornirea din rampă la masa combinată maximă descrisă la punctul 5.1 din partea A din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012.

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
45A	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 43	(a) Componente	X
			(b) Instalare	B
46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 458/2011		B Datele de aplicare progresivă sunt cele prevăzute la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009.
46B	Pneuri pentru autovehicule și pentru remorcile acestora (clasa C_1)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 30	Componente	X
46D	Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C_1, C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 117	Componente	X
46E	Pneu de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 64	Componente	X
			Echiparea cu un sistem de monitorizare a presiunii pneurilor	B Nu este necesară echiparea cu un sistem de monitorizare a presiunii pneurilor.
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55	(a) Componente	X
			(b) Instalare	B

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
53A	Protecția ocupanților în caz de coliziune frontală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 94		C În cazul vehiculelor echipate cu airbaguri frontale, se aplică cerințele Regulamentului ONU nr. 94. Vehiculele care nu sunt echipate cu airbaguri trebuie să îndeplinească cerința de la rubrica 14A din acest tabel.
54A	Protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 95		C
			Încercare cu cap fals	Producătorul furnizează serviciului tehnic informațiile corespunzătoare privind posibilul impact al capului manechinului cu structura vehiculului sau cu geamul lateral, dacă este realizat din sticlă stratificată. În cazul în care se dovedește că un astfel de impact este probabil, se efectuează încercarea parțială cu cap fals descrisă la punctul 3.1 din anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 95 și se respectă criteriul specificat la punctul 5.2.1.1 din Regulamentul ONU nr. 95. Cu acordul serviciului tehnic, procedura de încercare descrisă în anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 21 poate fi utilizată ca alternativă la încercarea din Regulamentul ONU nr. 95.

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
58	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	(a) Cerințe tehnice aplicabile vehiculului	N/A
			(b) Sisteme de protecție frontală	X
59	Posibilitatea de reciclare	Directiva 2005/64/CE		N/A - Se aplică numai articolul 7 privind refolosirea părților componente.
61	Sisteme de aer condiționat	Directiva 2006/40/CE		A .
62	Sistem pentru utilizarea hidrogenului	Regulamentul (CE) nr. 79/2009		X
63	Siguranță generală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009		A se vedea nota explicativă ([15]) din tabelul din prezenta parte, cuprinzând actele de reglementare privind omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii nelimitate.
64	Indicatori de schimbare a vitezei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 65/2012		N/A
67	Componente specifice pentru gaze petroliere lichefiate (GPL) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 67	(a) Componente	X
			(b) Instalare	A

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
68	Sisteme de alarmă ale vehiculelor (VAS)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 97	(a) Componente	X
			(b) Instalare	B
69	Siguranța din punct de vedere electric	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 100		B
70	Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 110	(a) Componente	X
			(b) Instalare	A
72	Sistem eCall	Regulamentul (UE) 2015/758		N/A

Note explicative

X

Actul de reglementare se aplică în întregime după cum urmează:

(a) se emite un certificat de omologare de tip;

(b) încercările și verificările se efectuează de către serviciul tehnic sau de către producător în conformitate cu condițiile prevăzute la articolele 67-81;

(c) se elaborează un raport privind încercarea, în conformitate cu anexa III;

(d) se asigură conformitatea producției.

A

Actul de reglementare se aplică după cum urmează:

(a) se îndeplinesc toate cerințele actului de reglementare, cu excepția cazului în care se prevede altfel;

(b) nu se solicită un certificat de omologare de tip;

(c) încercările și verificările se efectuează de către serviciul tehnic sau de către producător în conformitate cu condițiile prevăzute la articolele 67-81;

(d) se elaborează un raport privind încercarea, în conformitate cu anexa III;

(e) Se asigură conformitatea producției.

B

Actul de reglementare se aplică după cum urmează:

La fel ca la litera „A”, cu excepția faptului că producătorul poate efectua el însuși încercările și verificările, sub rezerva acordului autorității de omologare.

C

Actul de reglementare se aplică după cum urmează:

(a) se îndeplinesc numai cerințele tehnice din actul de reglementare, indiferent de eventualele dispoziții tranzitorii;

(b) nu se solicită un certificat de omologare de tip;

(c) încercările și verificările se efectuează de către serviciul tehnic sau de către producător (a se vedea deciziile pentru litera „B”);

(d) se elaborează un raport privind încercarea, în conformitate cu anexa III;

(e) Se asigură conformitatea producției.

D

La fel ca în cazul deciziilor pentru literele „B” și „C”, cu excepția faptului că este suficientă o declarație de conformitate prezentată de producător. Nu se solicită efectuarea unui raport de încercare.

Autoritatea de omologare sau serviciul tehnic pot solicita informații suplimentare sau dovezi suplimentare, dacă este necesar.

N/A

Actul de reglementare nu se aplică. Cu toate acestea, poate fi impusă respectarea unuia sau mai multor aspecte specifice din actul de reglementare.

Seriile de amendamente la regulamentele ONU care trebuie să fie folosite sunt enumerate în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 661/2009. Seriile de amendamente adoptate ulterior sunt acceptate ca alternativă.

Tabelul 2

Vehiculele N_1[1]

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
1A	Nivel sonor	Regulamentul (UE) nr. 540/2014		A
2A	Emisii provenite de la vehicule ușoare (Euro 5 și Euro 6)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 715/2007		A
			(a) Sistemul OBD	Vehiculul se echipează cu un sistem OBD care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 4 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 (sistemul OBD este conceput să înregistreze cel puțin funcționarea defectuoasă a unității de comandă a motorului). Interfața OBD are capacitatea de a comunica cu instrumentele de diagnosticare disponibile în mod obișnuit.
			(b) Conformitatea în circulație	N/A
			(c) Accesul la informații	Este suficient ca producătorul să furnizeze un acces rapid și ușor la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

[1] Notele explicative din tabelul intitulat „Acte de reglementare privind omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii nelimitate” din prezenta parte se aplică, de asemenea, în cazul prezentului tabel. Literele din prezentul tabel au același înțeles ca cele din tabelul 1 din prezentul apendice.

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
			(d) Măsurarea puterii	(În cazul în care producătorul vehiculului folosește un motor de la un alt producător) Datele de încercare la banc de la producătorul motorului sunt acceptate cu condiția ca unitatea de comandă a motorului să fie identică (adică să aibă cel puțin aceeași ECU). Încercarea privind puterea de ieșire poate fi realizată pe un dinamometru de șasiu. Se iau în considerare pierderile de putere la transmisie.
3A	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare de combustibil lichid)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 34	(a) Rezervoare de combustibil lichid	B
			(b) Instalarea pe vehicul	B
3B	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (RUPDs) și instalarea acestora; protecție antiîmpănare spate (RUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58		B
4A	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010		B

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
5A	Echipament de direcție	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 79		C
			(a) Sisteme mecanice	Se aplică dispozițiile de la punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 79.01. Se efectuează toate încercările prevăzute la punctul 6.2 din Regulamentul ONU nr. 79 și se aplică cerințele de la punctul 6.1 din Regulamentul ONU nr. 79.
			(b) Sistem electronic complex de control al vehiculului	Se aplică toate cerințele din anexa 6 la Regulamentul ONU nr. 79. Conformitatea cu aceste cerințe poate fi verificată doar de un serviciu tehnic.
6B	Broaște și elemente de susținere a ușilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 11		C
			(a) Cerințe generale (punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 11)	Se aplică toate cerințele.
			(b) Cerințe privind performanța (punctul 6 din Regulamentul ONU nr. 11)	Se aplică numai cerințele de la punctele 6.1.5.4 și 6.3 din Regulamentul ONU nr. 11.
7A	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 28	(a) Componente	X
			(b) Instalarea pe vehicul	B

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
8A	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46	(a) Componente	X
			(b) Instalarea pe vehicul	B
9A	Frânarea vehiculelor și a remorcilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13	(a) Cerințe privind proiectarea și încercarea	A
			(b) Sistem electronic de control al stabilității (SECS)	Nu este necesară echiparea cu un sistem de control electronic al stabilității. În cazul în care se instalează un astfel de sistem, acesta respectă cerințele Regulamentului ONU nr. 13.
9B	Frânarea autoturismelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13-H	(a) Cerințe privind proiectarea și încercarea	A
			(b) SECS și sistemul de frânare asistată	Nu este necesară echiparea cu un sistem de control electronic al stabilității și cu un sistem de frânare asistată. În cazul în care sunt instalate, acestea respectă cerințele Regulamentului ONU nr. 13-H.
10A	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 10		B
13B	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 116		A Se pot aplica dispozițiile de la punctul 8.3.1.1.1 din Regulamentul ONU nr. 116 în locul celor de la punctul 8.3.1.1.2 din regulamentul respectiv, indiferent de tipul de grup motopropulsor.
14A	Protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 12		C
			(a) Încercarea privind impactul cu un obstacol	Este necesară efectuarea unei încercări.
			(b) Încercare privind impactul blocului de încercare cu volanul	Nu este necesară dacă volanul este echipat cu un airbag.
			(c) Încercare cu cap fals	Nu este necesară dacă volanul este echipat cu un airbag.

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
15A	Scaune, ancorajele acestora și tetiere	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 17		B
17A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (marșarier)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012		D
17B	Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 39		B
18A	Plăcuța producătorului și VIN	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 19/2011		B
19A	Puncte de ancorare a centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și puncte de ancorare superioare ISOFIX	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 14		B
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48		B Luminile de întâlnire pe timp de zi (DRL) se montează pe un nou tip de vehicul.
21A	Dispozitive retroreflectorizante pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 3		X

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
22A	Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 7		X
22B	Lumini pentru circulație diurnă pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 87		X
22C	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 91		X
23A	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 6		X
24A	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 4		X
25A	Farurile cu bloc optic etanș (SB) ale autovehiculelor, care emit o lumină de întâlnire asimetrică de tip european sau o lumină de drum sau ambele	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 31		X

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
25B	Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocurile optice omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 37		X
25C	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 98		X
25D	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 99		X
25E	Faruri pentru autovehicule, care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau cu module LED	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 112		X
25F	Sisteme adaptabile de iluminare față (AFS) pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 123		X
26A	Lămpi de ceață față ale autovehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 19		X

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010		B
28A	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 38		X
29A	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 23		X
30A	Lămpi de staționare pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 77		X
31A	Centuri de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 16	(a) Componente	X
			(b) Cerințe privind instalarea	B
33A	Amplasamentul și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 121		A
34A	Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 672/2010		N/A Vehiculul este dotat cu dispozitive corespunzătoare pentru degivrare a și dezaburirea parbrizului.

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010		N/A Vehiculul este dotat cu dispozitive corespunzătoare de ștergere și de spălare a parbrizului.
36A	Sistem de încălzire	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 122		C Nu este necesară echiparea cu un sistem de încălzire.
			(a) Toate sistemele de încălzire	Se aplică cerințele de la punctele 5.3 și 6 din Regulamentul ONU nr. 122.
			(b) Sisteme de încălzire cu GPL	Se aplică cerințele din anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 122.
41A	Emisii provenite de la vehicule grele (Euro VI)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009		A Cu excepția setului de cerințe privind sistemul OBD și accesul la informații.
			Măsurarea puterii	(În cazul în care producătorul vehiculului folosește un motor de la un alt producător) Datele de încercare la banc de la producătorul motorului sunt acceptate cu condiția ca unitatea de comandă a motorului să fie identică (adică să aibă cel puțin aceeași ECU). Încercarea privind puterea de ieșire poate fi realizată pe un dinamometru de șasiu. Se vor lua în considerare pierderile de putere la transmisie.

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
43A	Sisteme antiîmproșcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 109/2011		B
45A	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 43	(a) Componente	X
			(b) Instalare	B
46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 458/2011		B Datele de aplicare progresivă sunt cele prevăzute la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009.
46B	Pneuri pentru autovehicule și pentru remorcile acestora (clasa C_1)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 30	Componente	X
46C	Pneuri pentru vehicule utilitare și remorcile acestora (clasele C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 54	Componente	X
46D	Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C_1, C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 117	Componente	X

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
46E	Pneu de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 64	Componente	X
			Echiparea cu un sistem de monitorizare a presiunii pneurilor	B Nu este necesară echiparea cu un sistem de monitorizare a presiunii pneurilor.
48A	Mase și dimensiuni	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012		B
			Încercarea privind pornirea din rampă la masa combinată maximă	La cererea producătorului, se poate renunța la încercarea privind pornirea din rampă la masa combinată maximă descrisă la punctul 5.1 din partea A din anexa 1 la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012.
49A	Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 61		C
			(a) Specificații generale	Se aplică cerințele de la punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 61.
			(b) Specificații particulare	Se aplică cerințele de la punctul 6 din Regulamentul ONU nr. 61.
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55	(a) Componente	X
			(b) Instalare	B

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
54A	Protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 95	C	C
			Încercare cu cap fals	Producătorul furnizează serviciului tehnic informațiile corespunzătoare privind posibilul impact al capului manechinului cu structura vehiculului sau cu geamul lateral, dacă este realizat din sticlă stratificată. În cazul în care se dovedește că un astfel de impact este probabil, se efectuează încercarea parțială cu cap fals descrisă la punctul 3.1 din anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 95 și se respectă criteriul specificat la punctul 5.2.1.1 din Regulamentul ONU nr. 95. Cu acordul serviciului tehnic, procedura de încercare descrisă în anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 21 poate fi utilizată ca alternativă la încercarea prevăzută în Regulamentul ONU nr. 95 menționată mai sus.
56A	Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 105		A
58	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	(a) Cerințe tehnice aplicabile vehiculului	N/A
			(b) Sisteme de protecție frontală	X
59	Posibilitatea de reciclare	Directiva 2005/64/CE		N/A Se aplică numai articolul 7 privind refolosirea părților componente.
61	Sisteme de aer condiționat	Directiva 2006/40/CE		B

Articol	Obiect	Act de reglementare	Aspecte specifice	Aplicabilitatea și cerințele specifice
62	Sistem pentru utilizarea hidrogenului	Regulamentul (CE) nr. 79/2009		X
63	Siguranță generală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009		A se vedea nota explicativă ([15]) din tabelul 1 din prezenta parte, cuprinzând actele de reglementare privind omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii nelimitate.
67	Componente specifice pentru gaze petroliere lichefiate (GPL) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 67	(a) Componente	X
			(b) Instalare	A
68	Sisteme de alarmă ale vehiculelor (VAS)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 97	(a) Componente	X
			(b) Instalare	B
69	Siguranța din punct de vedere electric	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 100		B
70	Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 110	(a) Componente	X
			(b) Instalare	A
71	Rezistența cabinei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 29		C
72	Sistem eCall	Regulamentul (UE) 2015/758		N/A

Apendicele 2

Cerințe pentru omologarea UE individuală a unui vehicul în temeiul articolului 44

1. APLICARE

În sensul aplicării prezentului apendice, un vehicul este considerat nou atunci când:

(a) nu a fost niciodată înmatriculat anterior sau

(b) a fost înmatriculat pentru o perioadă mai mică de șase luni în momentul solicitării omologării UE individuale.

Un vehicul este considerat înmatriculat atunci când a obținut o autorizație administrativă permanentă, temporară sau pe termen scurt pentru punerea în circulație în traficul rutier, care presupune identificarea vehiculului și emiterea unui număr de înmatriculare([1]).

([1]) În absența unui document de înmatriculare, autoritatea competentă poate face apel la documente disponibile care atestă data de fabricație sau prima achiziționare.

2. DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE

2.1. Stabilirea categoriei vehiculului

Vehiculele sunt clasificate pe categorii, în conformitate cu criteriile prevăzute în anexa I, după cum urmează:

(a) este luat în calcul numărul real de locuri așezate; și

(b) masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat este masa maximă declarată de către producător în țara de origine și menționată în documentația oficială furnizată de acesta.

Atunci când categoria vehiculului este dificil de stabilit din cauza designului caroseriei, se aplică condițiile prevăzute în anexa I.

2.2. Cerere pentru omologarea UE individuală a vehiculelor

(a) Solicitantul depune la autoritatea de omologare o cerere însoțită de toate documentele relevante necesare pentru efectuarea procedurii de omologare.

Dacă documentația depusă este incompletă, falsificată sau contrafăcută, cererea de omologare se respinge.

(b) Cu privire la un vehicul individual, poate fi depusă o singură cerere, într-un singur stat membru. Autoritatea de omologare poate cere solicitantului un angajament scris prin care acesta din urmă garantează că va fi prezentată doar o singură cerere în statul membru al autorității de omologare.

Prin vehicul individual se înțelege un vehicul fizic al cărui VIN este identificat în mod clar.

Cu toate acestea, orice solicitant poate depune o cerere de omologare UE individuală a unui vehicul într-un alt stat membru pentru un alt vehicul specific care prezintă caracteristici tehnice identice sau similare vehiculului căruia i s-a acordat o omologare UE individuală.

(c) Modelul formularului de cerere și forma de prezentare a dosarului sunt stabilite de autoritatea de omologare.

Detaliile legate de vehiculul în cauză pot cuprinde doar o selecție adecvată a informațiilor conținute în anexa I.

(d) Cerințele tehnice care trebuie să fie îndeplinite sunt cele prevăzute la punctul 4.

Cerințele tehnice sunt cele aplicabile vehiculelor care aparțin unui tip de vehicul aflat în producție la data depunerii cererii.

(e) În ceea ce privește încercările necesare în temeiul actelor de reglementare enumerate în prezenta anexă, solicitantul prezintă o declarație de conformitate cu standardele sau reglementările internaționale recunoscute. Această declarație poate fi emisă numai de către producătorul vehiculului.

„Declarație de conformitate” înseamnă o declarație emisă de biroul sau de departamentul din cadrul organizației producătorului, autorizat de către conducere să angajeze întreaga responsabilitate juridică a producătorului în ceea ce privește proiectarea și construcția unui vehicul.

Actele de reglementare în legătură cu care se prezintă o astfel de declarație sunt cele menționate la punctul 4.

Atunci când o declarație de conformitate este neclară, solicitantului i se poate cere să obțină o dovadă de la producător, incluzând un raport de încercare, prin care să se confirme declarația producătorului.

2.3. Servicii tehnice însărcinate cu omologarea UE individuală a vehiculelor

(a) Serviciile tehnice însărcinate cu omologarea UE individuală a vehiculelor sunt servicii de categoria A menționate la articolul 68 alineatul (1).

(b) Prin derogare de la cerința de a demonstra conformitatea acestora cu standardele menționate în apendicele 1 la anexa III, serviciile tehnice respectă următoarele standarde:

(i) EN ISO/IEC 17025:2005, atunci când efectuează ele însele încercările;

(ii) EN ISO/IEC 17020:2012, atunci când verifică conformitatea vehiculului cu cerințele din prezentul apendice.

(c) Atunci când, la cererea solicitantului, trebuie efectuate încercări specifice care necesită competențe specifice, acestea sunt desfășurate de unul dintre serviciile tehnice notificate Comisiei, la alegerea solicitantului.

2.4. Rapoarte de încercare

(a) Rapoartele de încercare se întocmesc în conformitate cu punctul 5.10.2 din standardul EN ISO/IEC 17025:2005.

(b) Rapoartele de încercare se redactează într-una dintre limbile oficiale ale Uniunii Europene, la alegerea autorității de omologare.

Atunci când, în aplicarea punctului 1.3 litera (c), un raport de încercare este emis într-un stat membru diferit de statul însărcinat cu omologarea individuală a vehiculului, autoritatea de omologare poate cere solicitantului să prezinte o traducere conformă cu originalul a raportului de încercare.

(c) Rapoartele de încercări includ o descriere a vehiculului încercat, inclusiv identificarea clară a acestuia. Sunt descrise componentele care au un rol important în ceea ce privește rezultatele încercărilor și se menționează numărul de identificare al acestora.

(d) La cererea unui solicitant, un raport de încercare eliberat pentru un sistem aparținând unui anumit vehicul poate fi prezentat în mod repetat fie de către același solicitant, fie de către un altul, în scopul omologării individuale a unui alt vehicul.

În acest caz, autoritatea de omologare asigură inspectarea corespunzătoare a caracteristicilor tehnice ale vehiculului, comparându-le cu raportul de încercare.

Inspecția vehiculului și documentația care însoțește raportul de încercare demonstrează că vehiculul pentru care se solicită omologarea individuală prezintă aceleași caracteristici precum cele ale vehiculului descris în raport.

(e) Pot fi prezentate doar copii autentificate ale raportului de încercare.

(f) Rapoartele de încercare menționate la litera (d) nu includ rapoartele întocmite în scopul omologării individuale a vehiculului.

2.5. În cadrul procedurii de omologare individuală a vehiculului, fiecare vehicul în parte este controlat fizic de către serviciul tehnic.

Nu este permisă nicio excepție de la acest principiu.

2.6. Atunci când autoritatea de omologare consideră că vehiculul îndeplinește cerințele tehnice specificate în prezentul apendice și este conform cu descrierea inclusă în cerere, acordă omologarea în conformitate cu articolul 44.

2.7. Certificatul de omologare se întocmește în conformitate cu articolul 44.

2.8. Autoritatea de omologare păstrează evidența tuturor omologărilor acordate în temeiul articolului 44.

3. REEXAMINAREA CERINȚELOR TEHNICE

Lista cerințelor tehnice de la punctul 4 se reexaminează periodic, pentru a se ține cont de rezultatele lucrărilor de armonizare desfășurate în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor privind vehiculele (WP.29) de la Geneva și de evoluția legislației din țările terțe.

4. CERINȚE TEHNICE

Partea I: Vehicule din categoria M_1

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
1	Directiva 70/157/CEE a Consiliului[1] (Nivelul sonor admisibil)	Încercarea în mers (a) Se efectuează o încercare în conformitate cu „Metoda A” menționată în anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 51. Limitele sunt cele specificate la punctul 2.1 din anexa I la Directiva 70/157/CEE. Este permisă depășirea cu un decibel a limitelor admise. (b) Pista de încercare îndeplinește cerințele din anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 51. Utilizarea unei piste de încercare cu specificații diferite este permisă numai dacă serviciul tehnic a efectuat în prealabil încercări de corelare. Dacă este necesar, se aplică un factor de corelare. (c) Nu este necesar ca sistemele de evacuare care conțin materiale fibroase să fie condiționate în conformitate cu anexa 5 la Regulamentul ONU nr. 51. Încercarea la staționare Se efectuează o încercare în conformitate cu punctul 3.2 din anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 51.

[1] Directiva 70/157/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la nivelul de zgomot admis și la sistemul de evacuare al autovehiculelor (JO L 42, 23.2.1970, p. 16).

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
2A	Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (Emisii provenite de la vehicule ușoare echipate cu Euro 5 și Euro 6/accesul la informații)	Emisii la conducta de evacuare (a) Se efectuează o încercare de tip I în conformitate cu anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, folosind factorii de deteriorare prevăzuți la punctul 1.4 din anexa VII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. Limitele aplicate sunt cele specificate în tabelele I și II din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007. (b) Nu se impune ca vehiculul să fi parcurs 3 000 km, astfel cum se prevede la punctul 3.1.1 din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 83. (c) Combustibilul care trebuie utilizat pentru încercare este combustibilul de referință indicat în anexa IX la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. (d) Dinamometrul se configurează în conformitate cu cerințele tehnice de la punctul 3.2 din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 83. (e) Încercarea menționată la litera (a) nu se efectuează atunci când se poate demonstra că vehiculul îndeplinește normele Codului de reglementări californian („California Code of Regulations”) menționate în secțiunea 2.1.1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. Emisii prin evaporare Motoarele alimentate cu benzină sunt dotate cu un sistem de control al emisiilor prin evaporare (de exemplu, o canistră cu cărbune activ). Emisii de gaze de carter Este obligatorie prezența unui dispozitiv de reciclare a gazelor de carter. Sistemul OBD (a) Vehiculul se echipează cu un sistem OBD. (b) Interfața OBD trebuie să aibă capacitatea de a comunica cu aplicațiile de diagnosticare obișnuite utilizate în cadrul inspecțiilor tehnice periodice. Opacitatea fumului (a) Vehiculele echipate cu motor alimentat cu motorină sunt supuse încercărilor în conformitate cu metodele de încercare menționate la anexa IV apendicele 2 la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. (b) Valoarea corectată a coeficientului de absorbție se afișează într-o poziție ușor vizibilă și accesibilă.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
		Emisiile de CO_2 și consumul de combustibil (a) Se efectuează o încercare în conformitate cu anexa XII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. (b) Nu se impune ca vehiculul să fi parcurs 3 000 km, astfel cum se prevede la punctul 3.1.1 din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 83. (c) Atunci când vehiculul respectă normele Codului de reglementări californian („California Code of Regulations”) menționate la punctul 2.1.1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 și, prin urmare, nu este necesară încercarea emisiilor de la țeava de evacuare, statele membre calculează emisiile de CO_2 și consumul de combustibil cu ajutorul formulelor prevăzute la notele explicative ([b]) și ([c]). Accesul la informații Dispozițiile privind accesul la informații nu se aplică. Măsurarea puterii (a) Solicitantul prezintă o declarație a producătorului prin care se specifică puterea maximă a motorului în kW și turația corespunzătoare a motorului în turații/minut. (b) În mod alternativ, solicitantul poate furniza un grafic al puterii motorului care conține aceleași informații.
3A	Regulamentul ONU nr. 34 (Rezervoare de combustibil – Dispozitive protecție spate)	Rezervoare de combustibil (a) Rezervoarele de combustibil îndeplinesc prevederile de la punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 34, cu excepția prevederilor de la punctele 5.1, 5.2 și 5.12. Acestea îndeplinesc în special prevederile de la punctele 5.9 și 5.9.1, dar nu se efectuează o încercare de scurgere. (b) Rezervoarelor de GPL sau de GNC li se acordă omologarea de tip în conformitate cu seria 01 de modificări la Regulamentul ONU nr. 67 sau, respectiv, în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 110([a]). Dispoziții specifice privind rezervoarele de combustibil fabricate din materiale plastice Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului, prin care se stabilește că rezervorul de combustibil al unui vehicul (se specifică VIN) respectă cel puțin una dintre următoarele: — FMVSS nr. 301 (Integritatea sistemului de alimentare cu combustibil); sau — Anexa 5 la Regulamentul ONU nr. 34. Dispozitiv de protecție spate Secțiunea posterioară a vehiculului se construiește în conformitate cu punctele 8 și 9 din Regulamentul ONU nr. 34.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
3B	Regulamentul ONU nr. 58 (Dispozitiv de protecție antiîmpănare spate)	Secțiunea posterioară a vehiculului este fabricată în conformitate cu punctul 2 din Regulamentul ONU nr. 58. Este suficient ca cerințele prevăzute la punctul 2.3 să fie îndeplinite.
4A	Regulamentul (UE) nr. 1003/2010 (Amplasarea plăcii de înmatriculare spate)	Locul, înclinarea, unghiurile de vizibilitate și poziția plăcii de înmatriculare îndeplinesc cerințele Regulamentului (UE) nr. 1003/2010.
5A	Regulamentul ONU nr. 79 (Sistemul de direcție)	Sisteme mecanice (a) Mecanismul de direcție este fabricat astfel încât să revină în poziția centrală. Îndeplinirea acestei cerințe se verifică prin intermediul unei încercări în conformitate cu punctele 6.1.2 și 6.2.1 din Regulamentul ONU nr. 79. (b) Defectarea sistemului de servodirecție nu conduce la pierderea completă a controlului vehiculului. Sistem electronic complex de control al vehiculului (dispozitive „drive-by-wire”) Se permite echiparea cu un sistem electronic complex de control al vehiculului numai dacă el este conform cu anexa 6 la Regulamentul ONU nr. 79.
6A	Regulamentul ONU nr. 11 (Broaște și balamale de ușă)	Conformitate cu punctul 6.1.5.4 din Regulamentul ONU nr. 11.
7A	Regulamentul ONU nr. 28 (Avertizare sonoră)	Componente Nu este necesară omologarea de tip a dispozitivelor de avertizare sonoră în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 28. Totuși, acestea emit un sunet continuu, în conformitate cu punctul 6.1.1 din Regulamentul ONU nr. 28. Instalarea pe vehicul (a) Se efectuează o încercare în conformitate cu punctul 6.2 din Regulamentul ONU nr. 28. (b) Nivelul maxim al presiunii acustice respectă cerințele de la punctul 6.2.7.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
8A	Regulamentul ONU nr. 46 (Dispozitive de vizibilitate indirectă)	Componente (a) Vehiculul este dotat cu oglinzile retrovizoare prevăzute la punctul 15.2 din Regulamentul ONU nr. 46. (b) Nu este necesară omologarea de tip a acestora în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 46. (c) Razele de curbură ale oglinzilor nu provoacă distorsiuni semnificative ale imaginii. La latitudinea serviciului tehnic, razele de curbură se verifică în conformitate cu metoda descrisă în anexa 7 la Regulamentul ONU nr. 46. Razele de curbură nu sunt inferioare celor prevăzute la punctul 6.1.2.2.4 din Regulamentul ONU nr. 46. Instalarea pe vehicul Se efectuează măsurători pentru a se verifica îndeplinirea de către câmpurile de vizibilitate a prevederilor de la punctul 15.2.4 din Regulamentul ONU nr. 46
9B	Regulamentul ONU nr. 13-H (Frânare)	Dispoziții generale (a) Sistemul de frânare se fabrică în conformitate cu punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 13-H. (b) Vehiculele sunt echipate cu un sistem electronic de frânare antiblocare care acționează asupra tuturor roților. (c) Performanțele sistemului de frânare îndeplinesc cerințele din anexa III la Regulamentul ONU nr. 13-H. (d) Verificarea performanțelor se realizează prin încercări efectuate pe o pistă a cărei suprafață are un coeficient ridicat de aderență. Încercarea frânei de staționare se realizează la o înclinație de 18 % (în pantă și în rampă). Se efectuează numai încercările menționate mai jos la rubricile „frâna de serviciu” și „frâna de staționare”. În fiecare caz, vehiculul este încărcat la sarcină maximă. (e) Încercarea pe pistă menționată la litera (d) nu se efectuează atunci când solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului potrivit căreia vehiculul îndeplinește cerințele din Regulamentul ONU nr. 13-H, inclusiv din suplimentul 5, sau din FMVSS nr. 135. Frâna de serviciu (a) Se efectuează o încercare de „tip 0” descrisă la punctele 1.4.2 și 1.4.3 din anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 13-H. (b) În plus, se efectuează o încercare de „tip I”, astfel cum este descrisă la punctul 1.5 din anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 13-H. Frâna de staționare Se efectuează o încercare în conformitate cu punctul 2.3 din anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 13-H.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
10A	Regulamentul ONU nr. 10 [Interferențe radio (compatibilitate electromagnetică)]	Componente (a) Nu este necesară omologarea de tip a subansamblelor electrice/electronice în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 10. (b) Cu toate acestea, dispozitivele electrice/electronice montate ulterior îndeplinesc prevederile Regulamentului ONU nr. 10. Emisiile de radiații electromagnetice Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului potrivit căreia vehiculul este în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 10 sau cu următoarele standarde alternative: — Radiații electromagnetice în bandă largă: CISPR 12 sau SAE J551-2; sau — Radiații electromagnetice în bandă îngustă: CISPR 12 (în exterior) sau 25 (la bord) sau SAE J551-4 și SAE J1113-41. Încercări de imunitate Încercarea de imunitate nu se efectuează.
12A	Regulamentul ONU nr. 21 (Dotări interioare)	Amenajarea interioară (a) În ceea ce privește cerințele referitoare la absorbția energiei, se consideră că vehiculul este în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 21 dacă este echipat cu cel puțin două airbaguri frontale, introduse în volan și, respectiv, în tabloul de bord. (b) Atunci când vehiculul este echipat cu un singur airbag introdus în volan, tabloul de bord este fabricat din materiale absorbante de energie. (c) Serviciul tehnic verifică absența muchiilor ascuțite în zonele definite la punctele 5.1-5.7 din Regulamentul ONU nr. 21. Comenzi electrice (a) Geamurile cu acționare electrică, trapele și sistemele de compartimentare se supun încercărilor în conformitate cu prevederile de la punctul 5.8 din Regulamentul ONU nr. 21. Sensibilitatea sistemelor de protecție la închiderea geamului menționate la punctul 5.8.3 se poate abate de la cerințele prevăzute la punctul 5.8.3.1.1 din Regulamentul ONU nr. 21. (b) Geamurile cu acționare electrică care nu pot fi închise atunci când contactul este dezactivat sunt exceptate de la cerințele privind sistemele de protecție la închiderea geamului.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
13A	Regulamentul ONU nr. 18 (Antifurt și dispozitive de imobilizare)	(a) Pentru prevenirea utilizării neautorizate, vehiculul se echipează cu: — un dispozitiv de blocare, astfel cum este definit la punctul 2.3 din Regulamentul ONU nr. 18; și — un dispozitiv de imobilizare care îndeplinește cerințele tehnice de la punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 18; (b) Dacă, în conformitate cu cerințele de la litera (a), este necesară echiparea ulterioară cu un dispozitiv de imobilizare, acest dispozitiv este identic cu un tip omologat în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 18, nr. 97 sau nr. 116.
14A	Regulamentul ONU nr. 12 (Comportamentul sistemului de direcție în caz de impact)	(a) Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului prin care se stabilește că vehiculul, al cărui VIN trebuie specificat, respectă cel puțin una dintre următoarele: — Regulamentul ONU nr. 12; — FMVSS nr. 203 (Protecția șoferului la impactul cu coloana de direcție), inclusiv FMVSS nr. 204 (Deplasarea în direcție posterioară a coloanei de direcție); — Articolul 11 din JSRRV. (b) La cererea solicitantului, se poate efectua o încercare conformă cu anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 12 pe un vehicul de serie. Încercarea se efectuează de către un serviciu tehnic care a fost desemnat pentru efectuarea acestei încercări. Serviciul tehnic respectiv eliberează solicitantului un raport detaliat.
15A	Regulamentul ONU nr. 17 (Rezistența scaunelor – tetiere)	Scaune, sisteme de ancorare a scaunelor și sisteme de reglare Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului prin care se stabilește că vehiculul, al cărui VIN trebuie specificat, respectă cel puțin una dintre următoarele: — Regulamentul ONU nr. 17; sau — FMVSS nr. 207 (Sisteme pentru ședere). Tetiere (a) În cazul în care declarația se bazează pe FMVSS nr. 207, tetierele îndeplinesc, de asemenea, cerințele de la punctul 5 și din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 17. (b) Se efectuează numai încercările descrise la punctele 5.12, 6.5, 6.6 și 6.7 din Regulamentul ONU nr. 17. (c) În celălalt caz, solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului, prin care se stabilește că vehiculul, al cărui număr de identificare (VIN) trebuie specificat, respectă cerințele FMVSS nr. 202a (Tetiere).

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
16A	Regulamentul ONU nr. 17 (Proeminențe exterioare)	(a) Suprafața externă a caroseriei respectă cerințele generale de la punctul 5 al Regulamentului ONU nr. 17. (b) La latitudinea serviciului tehnic, se verifică respectarea dispozițiilor menționate la punctele 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 și 6.11 din Regulamentul ONU nr. 17.
17A, 17B	Regulamentul ONU nr. 39 (Vitezometru – Marșarier)	Vitezometrul (a) Cadranul vitezometrului respectă cerințele de la punctele 5.1-5.1.4 din Regulamentul ONU nr. 39. (b) În cazul în care serviciul tehnic dorește să verifice dacă vitezometrul este etalonat cu suficientă precizie, poate solicita efectuarea încercărilor prevăzute la punctul 5.2 din Regulamentul ONU nr. 39. Marșarier Cutia de viteze este prevăzută cu o treaptă de marșarier.
18A	Regulamentul (UE) nr. 19/2011 (Plăcuțele producătorului)	VIN (a) Pe vehicul se aplică un număr format din minimum 8 și maximum 17 caractere. Numărul format din 17 caractere îndeplinește cerințele prevăzute de standardele internaționale ISO 3779:1983 și 3780:1983. (b) Numărul se amplasează într-o poziție ușor vizibilă și accesibilă și astfel încât să nu poată fi șters sau deteriorat. (c) Atunci când nu este ștanțat un număr pe șasiul sau caroseria acestuia, un stat membru poate cere solicitantului ștanțarea ulterioară, în conformitate cu legislația internă a statului respectiv. În acest caz, operațiunea este supravegheată de autoritatea competentă din statul membru în cauză. Plăcuța producătorului Vehiculul este dotat cu o plăcuță de identificare, aplicată de către producător. Nu este necesară aplicarea de plăcuțe suplimentare după acordarea omologării de către autoritatea de omologare.
19A	Regulamentul ONU nr. 14 (Ancoraje ale centurilor de siguranță)	Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului prin care se stabilește că vehiculul, al cărui VIN trebuie specificat, respectă cel puțin una dintre următoarele: — Regulamentul ONU nr. 14; — FMVSS nr. 210 (Ancoraje ale centurilor de siguranță); sau — Articolul 22-3 din JSRRV.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
20A	Regulamentul ONU nr. 48 (Instalarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă)	(a) Dispozitivele de iluminat îndeplinesc cerințele prevăzute de seria 03 de modificări la Regulamentul ONU nr. 48, cu excepția cerințelor din anexele 5 și 6 la regulamentul respectiv. (b) Nu sunt permise derogări în ceea ce privește numărul, caracteristicile esențiale referitoare la design, conexiunile electrice și culoarea luminii emise sau reflectate de dispozitivele de iluminat și semnalizare luminoasă menționate la punctele 21-26 și la punctele 28-30. (c) Dispozitivele de iluminat și semnalizare luminoasă care trebuie montate ulterior în scopul îndeplinirii cerințelor de la litera (a) poartă o marcă de omologare „UE” de tip. (d) Lămpile echipate cu surse de lumină cu descărcare în gaz sunt permise numai dacă sunt montate împreună cu un dispozitiv de curățare a sistemelor de iluminare față și, dacă este cazul, cu un dispozitiv de reglare a înălțimii fasciculului farurilor. (e) Lumina fazei de întâlnire se adaptează la sensul de circulație prevăzut de legislația în vigoare din țara de omologare a vehiculului.
21A	Regulamentul ONU nr. 3 (Catadioptri)	Atunci când este necesar, în partea din spate a vehiculului se montează doi catadioptri suplimentari purtând marcajul „UE”, într-o poziție conformă cu prevederile Regulamentului ONU nr. 48.
22A	Regulamentele ONU nr. 7, nr. 87 și nr. 91 [Lămpi de gabarit, de poziție față (laterale), de poziție spate (laterale), de frânare, de poziție laterale și diurne]	Cerințele prevăzute în Regulamentele ONU nr. 7, nr. 87 și nr. 91 nu se aplică. Totuși, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a luminilor.
23A	Regulamentul ONU nr. 6 (Lămpi indicatoare de direcție)	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 6 nu se aplică. Totuși, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a luminilor.
24A	Regulamentul ONU nr. 4 (Lămpi pentru placa de înmatriculare spate)	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 4 nu se aplică. Totuși, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a luminilor.
25C, 25E, 25F	Regulamentele ONU nr. 98, nr. 112 și nr. 123 [Faruri (inclusiv becuri)]	(a) Iluminarea produsă de lumina de întâlnire a farurilor montate pe vehicul se verifică în conformitate cu punctul 6 din Regulamentul ONU nr. 112 privind farurile care emit o lumină de întâlnire asimetrică. În acest scop, pot fi utilizate toleranțele prevăzute în anexa 5 la regulamentul respectiv. (b) Aceeași cerință se aplică luminii de întâlnire a farurilor care fac obiectul Regulamentului ONU nr. 98 sau nr. 123.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
26A	Regulamentul ONU nr. 19 (Lămpi de ceață față)	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 19 nu se aplică. Totuși, dacă lămpile sunt montate, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a acestora.
27A	Regulamentul (UE) nr. 1005/2010 (Cârlige de remorcare)	Cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1005/2010 nu se aplică.
28A	Regulamentul ONU nr. 38 (Lămpi de ceață spate)	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 38 nu se aplică. Totuși, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a luminilor.
29A	Regulamentul ONU nr. 23 (Lămpi pentru mersul înapoi)	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 23 nu se aplică. Totuși, dacă lămpile sunt montate, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a acestora.
30A	Regulamentul ONU nr. 77 (Lămpi de staționare)	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 77 nu se aplică. Totuși, dacă lămpile sunt montate, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a acestora.
31A	Regulamentul ONU nr. 16 (Centuri de siguranță și sisteme de reținere)	Componente (a) Nu este necesară omologarea de tip a centurilor de siguranță în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 16. (b) Totuși, fiecare centură de siguranță poartă un marcaj de identificare. (c) Mențiunile de pe etichetă corespund celor prevăzute în decizia privind ancorajele centurilor de siguranță (a se vedea: rubrica 19). Cerințe privind instalarea (a) Vehiculul se dotează cu centuri de siguranță, în conformitate cu cerințele din anexa XVI la Regulamentul ONU nr. 16. (b) În cazul în care este necesară montarea ulterioară a unui număr de centuri de siguranță în conformitate cu litera (a), acestea sunt de un tip omologat în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 16.
32A	Regulamentul ONU nr. 125 (Câmp de vizibilitate spre înainte)	(a) Nu este permis niciun obstacol în câmpul de vizibilitate spre înainte de 180° al conducătorului auto definit la punctul 5.1.3 din Regulamentul ONU nr. 125. (b) Prin derogare de la litera (a), stâlpii „A” și echipamentele enumerate la punctul 5.1.3 din Regulamentul ONU nr. 125 nu sunt considerate obstacole. (c) Numărul stâlpilor „A” nu este mai mare de 2.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
33A	Regulamentul ONU nr. 121 (Identificarea comenzilor, a martorilor și a indicatoarelor)	(a) Simbolurile, inclusiv culoarea martorilor corespunzători a căror prezență este obligatorie, în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 121, sunt conforme cu regulamentul respectiv. (b) În caz contrar, serviciul tehnic verifică dacă simbolurile, martorii și indicatoarele montate pe vehicul oferă conducătorului informații inteligibile privind funcționarea comenzilor în cauză.
34A	Regulamentul (UE) nr. 672/2010 (Degivrare/dezaburire)	Vehiculul se dotează cu dispozitive adecvate de degivrare și dezaburire a parbrizului. Un dispozitiv de degivrare a parbrizului este considerat „adecvat” în cazul în care îndeplinește cel puțin cerințele punctului 1.1.1. din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 672/2010. Un dispozitiv de dezaburire a parbrizului este considerat „adecvat” în cazul în care îndeplinește cel puțin cerințele punctului 1.2.1 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 672/2010.
35A	Regulamentul (UE) nr. 1008/2010 (Spălătoare/ștergătoare de parbriz)	Vehiculul se dotează cu dispozitive adecvate de spălare și ștergere a parbrizului. Un dispozitiv de spălare și ștergere a parbrizului este considerat „adecvat” în cazul în care îndeplinește cel puțin cerințele punctului 1.1.5 din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 1008/2010.
36A	Regulamentul ONU nr. 122 (Sisteme de încălzire)	(a) Compartimentul pasagerilor se echipează cu un sistem de încălzire. (b) Încălzitoarele cu combustie și metoda de instalare a acestora îndeplinesc cerințele din anexa 7 la Regulamentul ONU nr. 122. În plus, încălzitoarele cu combustie cu GPL și sistemele de încălzire cu GPL îndeplinesc cerințele prevăzute în anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 122. (c) Sistemele de încălzire suplimentare care se montează ulterior respectă cerințele prevăzute de Regulamentul ONU nr. 122.
37A	Regulamentul (UE) nr. 1009/2010 (Apărătoare de roți)	(a) Vehiculul se proiectează astfel încât să îi protejeze pe ceilalți participanți la trafic împotriva proiectării pietrelor, a noroiului, a particulelor de gheață, a zăpezii și a apei, în scopul de a reduce pericolele cauzate de contactul cu roțile în mișcare. (b) Serviciul tehnic poate verifica dacă sunt îndeplinite cerințele tehnice prevăzute în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1009/2010. (c) Secțiunea 3 a anexei I la regulamentul respectiv nu se aplică.
38A	Regulamentul ONU nr. 25 (Tetiere)	Cerințele Regulamentului ONU nr. 25 nu se aplică.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
44A	Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 (Mase și dimensiuni)	(a) Se îndeplinesc cerințele din punctul 1 din partea A a anexei I la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012. (b) În sensul literei (a), masele luate în considerare sunt următoarele: — masa în stare de funcționare definită la punctul 4 al articolului 2 al Regulamentului (UE) nr. 1230/2012, astfel cum este măsurată de către serviciul tehnic, și — masele vehiculului încărcat specificate de către producător sau marcate pe plăcuța producătorului, inclusiv autocolantele sau informațiile prezentate în manualul de utilizare. Aceste mase sunt considerate ca reprezentând masele maxime cu încărcături tehnic admisibile. (c) Nu sunt permise derogări în ceea ce privește dimensiunile maxime admisibile.
45A	Regulamentul ONU nr. 43 (Vitraj de tip securit)	Componente (a) Geamurile se fabrică din sticlă călită sau sticlă de securitate stratificată. (b) Montarea geamurilor de plastic este permisă numai în locurile situate în spatele stâlpului „B”. (c) Nu este necesar ca geamurile să fie omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 43. Instalare (a) Se aplică cerințele privind instalarea, prevăzute în anexa 21 la Regulamentul ONU nr. 43. (b) Nu este permisă lipirea pe parbriz și pe geamurile din fața stâlpului „B” a unor folii colorate care reduc indicele de transmitere normală a luminii sub nivelul minim obligatoriu.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
46	Directiva 92/23/CEE (Pneuri)	Componente Pneurile poartă marca de omologare „CE” de tip și simbolul „s” (pentru sunet). Instalare (a) Dimensiunile, indicele capacității de încărcare și categoria de viteză ale pneurilor îndeplinesc cerințele anexei IV la Directiva 92/23/CEE. (b) Simbolul categoriei de viteză a pneului este compatibil cu viteza maximă prin construcție a vehiculului. Această cerință se aplică chiar dacă există un limitator de viteză. (c) Viteza maximă a vehiculului este specificată de producătorul vehiculului. Totuși, serviciul tehnic poate evalua viteza maximă prin construcție a vehiculului utilizând puterea maximă a motorului, numărul maxim de rotații pe minut și datele privind lanțul cinematic.
50A	Regulamentul ONU nr. 55 (Dispozitive de cuplare)	Unități tehnice separate (a) Nu este necesar ca dispozitivele de cuplare OEM destinate tractării remorcilor cu o masă de maximum 1 500 kg să fie omologate de tip în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 55. Un dispozitiv de cuplare este considerat echipament OEM atunci când este descris în manualul de utilizare sau într-un document însoțitor echivalent pus la dispoziția cumpărătorului de către producătorul vehiculului. În cazul în care aceste dispozitive sunt omologate împreună cu un vehicul, certificatul de omologare conține o mențiune potrivit căreia proprietarul este responsabil pentru asigurarea compatibilității cu dispozitivul de cuplare montat pe remorcă. (b) Dispozitivele de cuplare diferite de cele menționate la litera (a) și dispozitivele de cuplare montate ulterior sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 55. Instalarea pe vehicul Serviciul tehnic verifică dacă instalarea dispozitivelor de cuplare este în conformitate cu punctul 6 din Regulamentul ONU nr. 55.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
53A	Regulamentul ONU nr. 94 (Impact frontal)([e])	(a) Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului, prin care se stabilește că vehiculul, al cărui VIN trebuie specificat, respectă cel puțin una dintre următoarele: — Regulamentul ONU nr. 94; — FMVSS nr. 208 (Protecția ocupanților în caz de accident); — Articolul 18 din JSRRV. (b) La cererea solicitantului, se poate efectua, pe un vehicul de serie, o încercare în conformitate cu punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 94. Încercarea se efectuează de către un serviciu tehnic care a fost desemnat pentru efectuarea acestei încercări. Un raport detaliat este eliberat de acest serviciu tehnic pentru solicitant.
54A	Regulamentul ONU nr. 95 (Impact lateral)	(a) Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului, prin care se stabilește că vehiculul, al cărui număr de identificare (VIN) trebuie să fie specificat, respectă cel puțin una dintre următoarele: — Regulamentul ONU nr. 95; — FMVSS nr. 214 (Protecția ocupanților la impact lateral); — Articolul 18 din JSRRV. (b) La cererea solicitantului, se poate efectua o încercare conformă cu secțiunea 5 din Regulamentul ONU nr. 95 pe un vehicul de serie. Încercarea se efectuează de către un serviciu tehnic care a fost desemnat pentru efectuarea acestei încercări. Serviciul tehnic respectiv eliberează solicitantului un raport detaliat.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
58	Regulamentul (CE) nr. 78/2009 (Protecția pietonilor)	Asistență la frânare Vehiculele sunt echipate cu un sistem electronic de frânare antiblocare care acționează asupra tuturor roților. Protecția pietonilor Se aplică cerințele din Regulamentul (CE) nr. 78/2009. Sisteme de protecție frontală Sistemele de protecție frontală instalate pe vehicul sunt omologate de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 78/2009, iar instalarea lor respectă cerințele prevăzute la punctul 6 din anexa I la regulamentul respectiv.
59	Directiva 2005/64/CE (Reciclarea)	Cerințele directivei respective nu se aplică.
61	Directiva 2006/40/CE (Sistem de aer condiționat)	Se aplică cerințele directivei respective.
72	Regulamentul (UE) 2015/758 (Sistem eCall)	Cerințele regulamentului respectiv nu se aplică.

Partea II: Vehicule din categoria N_1

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
2A	Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (Emisii provenite de la vehicule ușoare (Euro 5 și Euro 6)/acces la informații)	Emisii la conducta de evacuare (a) Se efectuează o încercare de tip 1 în conformitate cu anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, folosind factorii de deteriorare prevăzuți la punctul 1.4 din anexa VII la regulamentul respectiv. Limitele de emisie aplicate sunt cele specificate în tabelele 1 și 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007. (b) Nu se impune ca vehiculul să fi parcurs 3 000 km, astfel cum se prevede la punctul 3.1.1 din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 83. (c) Combustibilul care trebuie utilizat pentru încercare este combustibilul de referință indicat în anexa IX la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. (d) Dinamometrul se configurează în conformitate cu cerințele tehnice de la punctul 3.2 din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 83. (e) Încercarea menționată la litera (a) nu se efectuează atunci când se poate demonstra că vehiculul îndeplinește normele Codului de reglementări californian („California Code of Regulations”) menționate la punctul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. Emisii prin evaporare Motoarele alimentate cu benzină sunt dotate cu un sistem de control al emisiilor prin evaporare (de exemplu, o canistră cu cărbune activ). Emisii de gaze de carter Este obligatorie prezența unui dispozitiv de reciclare a gazelor de carter. Sistemul OBD Vehiculul se echipează cu un sistem OBD. Interfața OBD trebuie să aibă capacitatea de a comunica cu aplicațiile de diagnosticare obișnuite utilizate în cadrul inspecțiilor tehnice periodice.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
		Opacitatea fumului (a) Vehiculele echipate cu motor alimentat cu motorină sunt supuse încercărilor în conformitate cu metodele de încercare menționate la anexa IV apendicele 2 la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. (b) Valoarea corectată a coeficientului de absorbție se afișează într-o poziție ușor vizibilă și accesibilă. Emisiile de CO_2 și consumul de combustibil (a) Se efectuează o încercare în conformitate cu anexa XII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. (b) Nu se impune ca vehiculul să fi parcurs 3 000 km, astfel cum se prevede la punctul 3.1.1 din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 83. (c) Atunci când vehiculul respectă normele Codului de reglementări californian („California Code of Regulations”) menționate la punctul 2.1.1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și, prin urmare, nu este necesară încercarea emisiilor de la țeava de evacuare, statele membre calculează emisiile de CO_2 și consumul de combustibil cu ajutorul formulelor prevăzute la notele explicative([b]) și ([c]). Accesul la informații Dispozițiile privind accesul la informații nu se aplică. Măsurarea puterii (a) Solicitantul prezintă o declarație a producătorului prin care se specifică puterea maximă a motorului în kW și regimul corespunzător în turații/minut. (b) În mod alternativ, solicitantul poate furniza un grafic al puterii motorului care conține aceleași informații.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
3A	Regulamentul ONU nr. 34 (Rezervoare de combustibil – Dispozitive protecție spate)	Rezervoare de combustibil (a) Rezervoarele de combustibil îndeplinesc prevederile de la punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 34, cu excepția prevederilor de la punctele 5.1, 5.2 și 5.12. În special, acestea sunt în conformitate cu punctele 5.9 și 5.9.1, dar nu se efectuează o încercare de picurare. (b) Rezervoarelor de GPL și GNC li se acordă omologarea de tip în conformitate cu seria 01 de modificări la Regulamentul ONU nr. 67 sau, respectiv, cu Regulamentul ONU nr. 110([a]). Dispoziții specifice privind rezervoarele de combustibil fabricate din materiale plastice Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului, prin care se stabilește că rezervorul de combustibil al unui vehicul, al cărui număr de identificare trebuie specificat, respectă cel puțin una dintre următoarele norme: — FMVSS nr. 301 (Integritatea sistemului de alimentare cu combustibil); — Anexa 5 la Regulamentul ONU nr. 34. Dispozitiv de protecție spate (a) Secțiunea posterioară a vehiculului se construiește în conformitate cu punctele 8 și 9 din Regulamentul ONU nr. 34.
4A	Regulamentul (UE) nr. 1003/2010 (Amplasarea plăcii de înmatriculare spate)	Locul, înclinarea, unghiurile de vizibilitate și poziția plăcii de înmatriculare îndeplinesc cerințele Regulamentului (UE) nr. 1003/2010.
5A	Regulamentul ONU nr. 79 (Efortul de acționare a direcției)	Sisteme mecanice (a) Mecanismul de direcție este fabricat astfel încât să revină în poziția centrală. Îndeplinirea acestei cerințe se verifică prin intermediul unei încercări în conformitate cu punctele 6.1.2 și 6.2.1 din Regulamentul ONU nr. 79. (b) Defectarea sistemului de servodirecție nu conduce la pierderea completă a controlului vehiculului. Sistem electronic complex de control al vehiculului (dispozitive „drive-by-wire”) Se permite echiparea cu un sistem electronic complex de control al vehiculului numai dacă el este conform cu anexa 6 la Regulamentul ONU nr. 79.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
6A	Regulamentul ONU nr. 11 (Broaște și balamale de ușă)	Conformitatea cu punctul 6.1.5.4 din Regulamentul ONU nr. 11
7A	Regulamentul ONU nr. 28 (Avertizare sonoră)	Componente Nu este necesară omologarea de tip a dispozitivelor de avertizare sonoră în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 28. Totuși, acestea emit un sunet continuu, în conformitate cu punctul 6.1.1 din Regulamentul ONU nr. 28. Instalarea pe vehicul (a) Se efectuează o încercare în conformitate cu punctul 6.2 din Regulamentul ONU nr. 28. (b) Nivelul maxim al presiunii acustice respectă cerințele de la punctul 6.2.7.
8A	Regulamentul ONU nr. 46 (Dispozitive de vizibilitate indirectă)	Componente (a) Vehiculul este dotat cu oglinzile retrovizoare prevăzute la punctul 15.2 din Regulamentul ONU nr. 46. (b) Nu este necesară omologarea de tip a acestora în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 46. (c) Razele de curbură ale oglinzilor nu provoacă distorsiuni semnificative ale imaginii. La latitudinea serviciului tehnic, razele de curbură se verifică în conformitate cu metoda descrisă în anexa 7 apendicele 1 la Regulamentul ONU nr. 46. Razele de curbură nu sunt inferioare celor prevăzute la punctul 6.1.2.2.4 din Regulamentul ONU nr. 46. Instalarea pe vehicul Se efectuează măsurători pentru a se verifica îndeplinirea de către câmpurile de vizibilitate a prevederilor de la punctul 15.2.4 din Regulamentul ONU nr. 46.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
9B	Regulamentul ONU nr. 13-H (Frânare)	Dispoziții generale (a) Sistemul de frânare se fabrică în conformitate cu punctul 5 din Regulamentul ONU nr. 13-H. (b) Vehiculele sunt echipate cu un sistem electronic de frânare antiblocare care acționează asupra tuturor roților. (c) Performanțele sistemului de frânare îndeplinesc cerințele din anexa III la Regulamentul ONU nr. 13-H. (d) Verificarea performanțelor se realizează prin încercări efectuate pe o pistă a cărei suprafață are un coeficient ridicat de aderență. Încercarea frânei de staționare se realizează la o înclinație de 18 % (în pantă și în rampă). Se efectuează numai încercările menționate mai jos la rubricile „frâna de serviciu” și „frâna de staționare”. În fiecare caz, vehiculul este încărcat la sarcină maximă. (e) Încercarea pe șosea menționată la litera (c) nu se efectuează atunci când solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului potrivit căreia vehiculul îndeplinește cerințele din Regulamentul ONU nr. 13-H, inclusiv suplimentul 5, sau din FMVSS nr. 135. Frâna de serviciu (a) Se efectuează o încercare de „tip 0” descrisă la punctele 1.4.2 și 1.4.3 din anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 13-H. (b) În plus, se efectuează o încercare de „tip I”, astfel cum este descrisă la punctul 1.5 din anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 13-H. Frâna de staționare Se efectuează o încercare în conformitate cu punctul 2.3 din anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 13-H.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
10A	Regulamentul ONU nr. 10 [Interferența radio (compatibilitate electromagnetică)]	Componente (a) Nu este necesară omologarea de tip a subansamblelor electrice/electronice în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 10. (b) Cu toate acestea, dispozitivele electrice/electronice montate ulterior îndeplinesc prevederile Regulamentului ONU nr. 10. Emisiile de radiații electromagnetice Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului potrivit căreia vehiculul este în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 10 sau cu următoarele standarde alternative: — Radiații electromagnetice în bandă largă: CISPR 12 sau SAE J551-2; — Radiații electromagnetice în bandă îngustă: CISPR 12 (în exterior) sau 25 (la bord) sau SAE J551-4 și SAE J1113-41. Încercări de imunitate Încercarea de imunitate nu se efectuează.
13B	Regulamentul ONU nr. 116 (Antifurt și dispozitive de imobilizare)	(a) Pentru prevenirea utilizării neautorizate, vehiculul se echipează cu un dispozitiv de încuiere, astfel cum este definit la punctul 5.1.2 din Regulamentul ONU nr. 116. (b) Dacă este montat un dispozitiv de imobilizare, acesta îndeplinește cerințele tehnice de la punctul 8.1.1 din Regulamentul ONU nr. 116.
14A	Regulamentul ONU nr. 12 (Comportamentul sistemului de direcție în caz de impact)	(a) Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului prin care se stabilește că vehiculul, al cărui VIN trebuie specificat, respectă cel puțin una dintre următoarele: — Regulamentul ONU nr. 12; — FMVSS nr. 203 (Protecția șoferului la impactul cu coloana de direcție), inclusiv FMVSS nr. 204 (Deplasarea în direcție posterioară a coloanei de direcție); — Articolul 11 din JSRRV. (b) La cererea solicitantului, se poate efectua o încercare conformă cu anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 12 pe un vehicul de serie. Încercarea se efectuează de către un serviciu tehnic care a fost desemnat pentru efectuarea acestei încercări. Serviciul tehnic respectiv eliberează solicitantului un raport detaliat.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
15A	Regulamentul ONU nr. 17 (Rezistența scaunelor – tetiere)	Scaune, sisteme de ancorare a scaunelor și sisteme de reglare Scaunele și sistemele de reglare a acestora sunt conforme cu punctul 5.3 din Regulamentul ONU nr. 17. Tetiere (a) Tetierele îndeplinesc cerințele de la secțiunea 5 din Regulamentul ONU nr. 17 și anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 17. (b) Se efectuează numai încercările descrise la punctele 5.12, 6.5, 6.6 și 6.7 din Regulamentul ONU nr. 17.
17A	Regulamentul ONU nr. 39 (Vitezometru — marșarier)	Vitezometrul (a) Cadranul vitezometrului respectă cerințele de la punctele 5.1-5.1.4 din Regulamentul ONU nr. 39. (b) Atunci când serviciul tehnic are motive întemeiate să considere că vitezometrul nu este calibrat cu suficientă precizie, poate solicita efectuarea încercărilor prevăzute la punctul 5.2. din Regulamentul ONU nr. 39. Marșarier Cutia de viteze este prevăzută cu o treaptă de marșarier.
18A	Regulamentul (UE) nr. 19/2011 (Plăcuțele producătorului)	VIN (a) Pe vehicul se aplică un VIN format din minimum 8 și maximum 17 caractere. VIN format din 17 caractere îndeplinește cerințele prevăzute de standardele internaționale ISO 3779:1983 și 3780:1983. (b) VIN se amplasează într-o poziție ușor vizibilă și accesibilă și astfel încât să nu poată fi șters sau deteriorat. (c) Atunci când nu este ștanțat un VIN pe șasiul sau caroseria acestuia, un stat membru poate solicita ștanțarea ulterioară, în conformitate cu legislația internă a statului respectiv. În acest caz, operațiunea este supravegheată de autoritatea competentă din statul membru în cauză. Plăcuța producătorului Vehiculul este dotat cu o plăcuță de identificare, aplicată de către producător. Nu este necesară aplicarea de plăcuțe suplimentare după acordarea omologării.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
19A	Regulamentul ONU nr. 14 (Puncte de ancorare a centurilor de siguranță)	Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului, prin care se stabilește că vehiculul, al cărui VIN trebuie specificat, respectă cel puțin una dintre următoarele: — Regulamentul ONU nr. 14; — FMVSS nr. 210 (Puncte de ancorare a ansamblului centurilor de siguranță); — Articolul 22-3 din JSRRV.
20A	Regulamentul ONU nr. 48 (Instalarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă)	(a) Instalarea dispozitivelor de iluminat îndeplinește cerințele de bază prevăzute în seria 03 de modificări la Regulamentul ONU nr. 48, cu excepția celor din anexele 5 și 6 la Regulamentul ONU nr. 48. (b) Nu sunt permise derogări în ceea ce privește numărul, caracteristicile esențiale referitoare la design, conexiunile electrice și culoarea luminii emise sau reflectate de dispozitivele de iluminat și semnalizare luminoasă menționate la punctele 21-26 și la punctele 28-30. (c) Dispozitivele de iluminat și semnalizare luminoasă care trebuie montate ulterior în scopul îndeplinirii cerințelor de la litera (a) trebuie să poarte o marcă de omologare „UE” de tip. (d) Lămpile echipate cu surse de lumină cu descărcare în gaz sunt permise numai dacă sunt montate împreună cu un dispozitiv de curățare a farurilor și, dacă este cazul, cu un dispozitiv de reglare a înălțimii fasciculului farurilor. (e) Lumina fazei de întâlnire se adaptează la sensul de circulație prevăzut de legislația în vigoare din țara de omologare a vehiculului.
21A	Regulamentul ONU nr. 3 (Catadioptri)	Atunci când este necesar, în partea din spate a vehiculului se montează doi catadioptri suplimentari purtând marcajul „CE”, într-o poziție conformă cu prevederile Regulamentului ONU nr. 48.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
22A	Regulamentele ONU nr. 7, nr. 87 și nr. 91 [Lămpi de gabarit, de poziție față (laterale), de poziție spate (laterale), de frânare, de poziție laterale și diurne]	Cerințele prevăzute în Regulamentele ONU nr. 7, nr. 87 și nr. 91 nu se aplică. Totuși, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a luminilor.
23A	Regulamentul ONU nr. 6 (Lămpi indicatoare de direcție)	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 6 nu se aplică. Totuși, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a luminilor.
24A	Regulamentul ONU nr. 4 (Lămpi pentru placa de înmatriculare spate)	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 4 nu se aplică. Totuși, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a luminilor.
25C, 25E, 25F	Regulamentele ONU nr. 98, nr. 112 și nr. 123 [Faruri (inclusiv becuri)]	(a) Lumina produsă de faza de întâlnire a farurilor montate pe vehicul se verifică în conformitate cu dispozițiile punctului 6 din Regulamentul ONU nr. 112 privind farurile care emit o lumină de întâlnire asimetrică. În acest scop, pot fi utilizate toleranțele prevăzute în anexa 5 la regulamentul respectiv. (b) Aceeași cerință se aplică luminii de întâlnire a farurilor prevăzută în Regulamentul ONU nr. 98 sau nr. 123.
26A	Regulamentul ONU nr. 19 (Lămpi de ceață față)	Dispozițiile Regulamentului ONU nr. 19 nu se aplică. Totuși, dacă lămpile sunt montate, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a acestora.
27A	Regulamentul (UE) nr. 1005/2010 (Cârlige de remorcare)	Cerințele Regulamentului (UE) nr. 1005/2010 nu se aplică.
28A	Regulamentul ONU nr. 38 (Lămpi de ceață spate)	Dispozițiile Regulamentului ONU nr. 38 nu se aplică. Totuși, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a luminilor.
29A	Regulamentul ONU nr. 23 (Lămpi de mers înapoi)	Dispozițiile Regulamentului ONU nr. 23 nu se aplică. Totuși, dacă lămpile sunt montate, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a acestora.
30A	Regulamentul ONU nr. 77 (Lămpi de staționare)	Dispozițiile Regulamentului ONU nr. 77 nu se aplică. Totuși, dacă lămpile sunt montate, serviciul tehnic verifică funcționarea corectă a acestora.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
31A	Regulamentul ONU nr. 16 (Centuri de siguranță și sisteme de reținere)	Componente (a) Nu este necesară omologarea de tip a centurilor de siguranță în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 16. (b) Totuşi, fiecare centură de siguranță poartă un marcaj de identificare. (c) Mențiunile de pe etichetă corespund celor prevăzute în decizia privind ancorajele centurilor de siguranță (a se vedea: rubrica 19). Cerințe privind instalarea (a) Vehiculul se dotează cu centuri de siguranță, în conformitate cu cerințele din anexa XVI la Regulamentul ONU nr. 16. (b) În cazul în care este necesară montarea ulterioară a unui număr de centuri de siguranță în conformitate cu litera (a), acestea sunt de un tip omologat în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 16.
33A	Regulamentul ONU nr. 121 (Identificarea comenzilor, a martorilor și a indicatoarelor)	(a) Simbolurile, inclusiv culoarea martorilor corespunzători a căror prezență este obligatorie, în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 121, sunt conforme cu regulamentul respectiv. (b) În caz contrar, serviciul tehnic verifică dacă simbolurile, martorii și indicatoarele montate pe vehicul oferă conducătorului informații inteligibile privind funcționarea comenzilor în cauză.
34A	Regulamentul (UE) nr. 672/2010 (Degivrare /Dezaburire)	Vehiculul se dotează cu dispozitive adecvate de degivrare și dezaburire a parbrizului.
35A	Regulamentul (UE) nr. 1008/2010 (Spălătoare/ștergătoare de parbriz)	Vehiculul se dotează cu dispozitive adecvate de spălare și ștergere a parbrizului.
36A	Regulamentul ONU nr. 122 (Sisteme de încălzire)	(a) Compartimentul pasagerilor se echipează cu un sistem de încălzire. (b) Încălzitoarele cu combustie și metoda de instalare a acestora îndeplinesc cerințele din anexa 7 la Regulamentul ONU nr. 122. În plus, încălzitoarele cu combustie cu GPL și sistemele de încălzire cu GPL îndeplinesc cerințele prevăzute în anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 122. (c) Sistemele de încălzire suplimentare care se montează ulterior respectă cerințele prevăzute de Regulamentul ONU nr. 122.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
41A	Regulamentul (CE) nr. 595/2009 [Emisii provenite de la vehicule grele (Euro VI) — OBD]	Emisii la conducta de evacuare (a) Se efectuează o încercare în conformitate cu anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei[1], folosind factorii de deteriorare prevăzuți la punctul 3.6.1 din anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 582/2011. (b) Limitele aplicate sunt cele prevăzute în tabelul din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 595/2009. (c) Combustibilul care trebuie utilizat pentru încercare este combustibilul de referință indicat în anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 582/2011. Emisii de CO_2 Emisiile de CO_2 și consumul de combustibil se determină în conformitate cu anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 582/2011. Sistemul OBD (a) Vehiculul se echipează cu un sistem OBD. (b) Interfața OBD trebuie să aibă capacitatea de a comunica cu un instrument de scanare extern OBD, astfel cum este descris în anexa X la Regulamentul (UE) nr. 582/2011. Cerințe pentru asigurarea funcționării corecte a măsurilor de control al NO_x Vehiculul este dotat cu un sistem care asigură funcționarea corectă a măsurilor de control al NO_x în conformitate cu anexa XIII la Regulamentul (UE) nr. 582/2011. Măsurarea puterii (a) Solicitantul prezintă o declarație a producătorului prin care se specifică puterea maximă a motorului în kW și regimul corespunzător. (b) În mod alternativ, solicitantul poate furniza un grafic al puterii motorului care conține aceleași informații.

[1] Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 167, 25.6.2011, p. 1).

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
45A	Regulamentul ONU nr. 43	Componente (a) Geamurile se fabrică din sticlă călită sau sticlă de securitate stratificată. (b) Montarea geamurilor de plastic este permisă numai în locurile situate în spatele stâlpului „B”. (c) Nu este necesar ca geamurile să fie omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 43. Instalare (a) Se aplică cerințele privind instalarea, prevăzute în anexa 21 la Regulamentul ONU nr. 43. (b) Nu este permisă lipirea pe parbriz și pe geamurile din fața stâlpului „B” a unor folii colorate care reduc indicele de transmitere normală a luminii sub nivelul minim obligatoriu.
46A	Regulamentul (UE) nr. 458/2011 al Comisiei (Instalarea pneurilor)	Instalare (a) Dimensiunile, indicele capacității de încărcare și categoria de viteză a pneurilor îndeplinesc cerințele Regulamentului (UE) nr. 458/2011 al Comisiei. (b) Simbolul categoriei de viteză a pneului este compatibil cu viteza maximă prin construcție a vehiculului. (c) Această cerință se aplică chiar dacă există un limitator de viteză. (d) Viteza maximă a vehiculului este specificată de producătorul vehiculului. Totuși, serviciul tehnic poate evalua viteza maximă prin construcție a vehiculului utilizând puterea maximă a motorului, numărul maxim de rotații pe minut și datele privind lanțul cinematic.
46B	Regulamentul ONU nr. 30 (Pneurile C_1)	Componente Pneurile poartă marca de omologare de tip.
46D	Regulamentul ONU nr. 117 (Emisii sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare)	Componente Pneurile poartă marca de omologare de tip.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
46E	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 64 (Unitate de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri cu posibilitate de rulare pe jantă, emisii sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare)	Componente Pneurile poartă marca de omologare de tip. Echiparea cu TPMS nu este necesară.
48A	Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 (Mase și dimensiuni)	(a) Se îndeplinesc cerințele prevăzute de partea A din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012. Cu toate acestea, nu este necesară îndeplinirea cerințelor menționate în anexa I partea A punctul 5. (b) În sensul literei (a), masele luate în considerare sunt: — masa în stare de funcționare astfel cum este definită la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (UE) nr. 1230/2012, astfel cum este măsurată de către serviciul tehnic; și — masele maxime ale vehiculului încărcat specificate de către producător sau marcate pe plăcuța producătorului, inclusiv autocolantele sau informațiile prezentate în manualul de utilizare. Aceste mase sunt considerate ca reprezentând masele maxime cu încărcături tehnic admisibile. (c) Nu sunt permise modificări tehnice efectuate de către solicitant cu scopul scăderii masei maxime tehnic admisibile a vehiculului încărcat la o valoare mai mică sau egală cu 3,5 tone, în vederea acordării omologării individuale a vehiculului. (d) Nu sunt permise derogări în ceea ce privește dimensiunile maxime admisibile.
49A	Regulamentul ONU nr. 61 (Proeminențe exterioare ale cabinelor)	(a) Se îndeplinesc cerințele generale prevăzute în secțiunea 5 din Regulamentul ONU nr. 17. (b) La latitudinea serviciului tehnic, se îndeplinesc cerințele menționate la punctele 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 și 6.11 din Regulamentul ONU nr. 17.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
50A	Regulamentul ONU nr. 55 (Dispozitive de cuplare)	Unități tehnice separate (a) Nu este necesar ca dispozitivele de cuplare OEM destinate tractării remorcilor cu o masă de maximum 1 500 kg să fie omologate de tip în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 55. (b) Un dispozitiv de cuplare este considerat echipament OEM atunci când este descris în manualul de utilizare sau într-un document însoțitor echivalent pus la dispoziția cumpărătorului de către producătorul vehiculului. (c) În cazul în care aceste dispozitive sunt omologate împreună cu un vehicul, certificatul de omologare conține o mențiune potrivit căreia proprietarul este responsabil pentru asigurarea compatibilității cu dispozitivul de cuplare montat pe remorcă. (d) Dispozitivele de cuplare diferite de cele menționate la litera (a) și dispozitivele de cuplare montate ulterior sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 55. Instalarea pe vehicul Serviciul tehnic verifică dacă instalarea dispozitivelor de cuplare a avut loc în conformitate cu punctul 6 din Regulamentul ONU nr. 55.
54	Regulamentul ONU nr. 95 (Impact lateral)	(a) Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului, prin care se stabilește că vehiculul, al cărui VIN trebuie specificat, respectă cel puțin una dintre următoarele: — Regulamentul ONU nr. 95; — FMVSS nr. 214 (Protecția ocupanților la impact lateral); — Articolul 18 din JSRRV. (b) La cererea solicitantului, se poate efectua o încercare conformă cu secțiunea 5 din Regulamentul ONU nr. 95 pe un vehicul de serie. (c) Încercarea se efectuează de către un serviciu tehnic care a fost desemnat pentru efectuarea acestei încercări. Serviciul tehnic respectiv eliberează solicitantului un raport detaliat.
56A	Regulamentul ONU nr. 105 (Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase)	Vehiculele destinate transportului de mărfuri periculoase îndeplinesc cerințele Regulamentului ONU nr. 105.

Articol	Referința actului de reglementare	Cerințe alternative
58	Regulamentul (CE) nr. 78/2009 (Protecția pietonilor)	Asistență la frânare Vehiculele sunt echipate cu un sistem electronic de frânare antiblocare care acționează asupra tuturor roților. Protecția pietonilor Cerințele Regulamentului (CE) nr. 78/2009 nu se aplică până la 24 februarie 2018 vehiculelor a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg și, până la 24 august 2019, ele nu se aplică vehiculelor a căror masă maximă depășește 2 500 kg. Sisteme de protecție frontală Cu toate acestea, sistemele de protecție frontală instalate pe vehicul sunt omologate de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 78/2009, iar instalarea lor respectă cerințele menționate în punctul 6 din anexa I la regulamentul respectiv.
59	Directiva 2005/64/CE (Reciclarea)	Cerințele directivei respective nu se aplică.
61	Directiva 2006/40/CE (Sistem de aer condiționat)	Cerințele directivei respective se aplică.
72	Regulamentul (UE) 2015/758 (Sistem eCall)	Cerințele regulamentului respectiv nu se aplică.

Note explicative referitoare la apendicele 2

1. Abrevieri utilizate în cadrul prezentului apendice:

„OEM”: echipament original furnizat de către producător

„FMVSS”: *Federal Motor Vehicle Safety Standard of the U.S. Department of Transportation* (Standard federal privind siguranța autovehiculelor al Departamentului Transporturilor din Statele Unite)

„JSRRV”: *Japan Safety Regulations for Road Vehicles* (Reglementări privind siguranța vehiculelor rutiere din Japonia)

„SAE”: *Society of Automotive Engineers* (Societatea inginerilor din domeniul auto)

„CISPR”: *Comité international spécial des perturbations radioélectriques* (Comitetul special internațional privind interferențele radio).

2. Observații:

(a) Se verifică dacă instalația completă GPL sau GNC este compatibilă cu Regulamentele ONU nr. 67, nr. 110 sau nr. 115, după caz.

(b) formulele utilizate pentru evaluarea emisiilor de CO_2 sunt următoarele:

Motor cu benzină și transmisie manuală:

$CO_2 = 0{,}047\ m + 0{,}561\ p + 56{,}621$

Motor cu benzină și transmisie automată:

$CO_2 = 0{,}102\ m + 0{,}328\ p + 9{,}481$

Vehicul hibrid, dotat cu motor cu benzină și motor electric:

$CO_2 = 0{,}116\ m – 57{,}147$

Motor Diesel și transmisie manuală:

$CO_2 = 0{,}108\ m – 11{,}371$

Motor Diesel și transmisie automată:

$CO_2 = 0{,}116\ m – 6{,}432$

Unde: CO_2 este masa combinată a emisiilor de CO_2 în g/km, „m” este masa în kg a vehiculului în stare de funcționare, iar „p” este puterea maximă a motorului în kW.

Masa combinată de CO_2 se calculează cu o zecimală, apoi se rotunjește la numărul întreg cel mai apropiat, după cum urmează:

(i) dacă cifra după zecimală este mai mică de 5, totalul se rotunjește în jos;

(ii) dacă cifra după zecimală este mai mare sau egală cu 5, totalul se rotunjește în sus;

(c) Formulele utilizate pentru evaluarea consumului de combustibil sunt următoarele:

$CFC = CO_2 \times k^{-1}$

Unde: CFC este consumul combinat de combustibil în l/100 km, CO_2 este masa combinată a emisiilor de CO_2 în g/km după ce a fost rotunjită în conformitate cu regula menționată la observația 2 litera (b), „k” fiind un coeficient egal cu:

23,81 în cazul unui motor cu benzină;

26,49 în cazul unui motor Diesel.

Consumul combinat de combustibil se calculează cu două zecimale, apoi se rotunjește după cum urmează:

(i) dacă cifra după prima zecimală este mai mică de 5, totalul se rotunjește în jos;

(ii) dacă cifra după prima zecimală este mai mare sau egală cu 5, totalul se rotunjește în sus.

PARTEA II

Lista regulamentelor ONU recunoscute ca alternative
la directivele sau regulamentele menționate în partea I

Atunci când se face trimitere la o directivă individuală sau la un regulament individual în tabelul din partea I, o omologare acordată în baza următoarelor regulamente ONU, pe care Uniunea le-a acceptat în calitate de parte contractantă la „Acordul din 1958 revizuit”, în temeiul Deciziei 97/836/CE sau în baza deciziilor ulterioare ale Consiliului, în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din decizia menționată, se consideră echivalentă cu o omologare UE de tip acordată în temeiul respectivei directive sau respectivului regulament individual.

De asemenea, se consideră echivalent cu o omologare UE de tip orice amendament ulterior al regulamentelor ONU enumerate în următorul tabel[1], sub rezerva deciziei menționate la articolul 4 alineatul (2) din Decizia 97/836/CE.

[1] Pentru amendamente ulterioare, a se vedea UNECE TRANS/WP.29/343.

	Obiect	Numărul regulamentului ONU	Seria de amendamente
1A*	Nivelul sonor admisibil (nu acoperă AVAS și amortizoarele de zgomot de schimb)	51	03
	AVAS	138	00
	Amortizoare de zgomot de schimb	59	02
9B	Frânarea autoturismelor (partea ESC)	140	00
58	Protecția pietonilor (nu acoperă asistența la frânare)	127 (protecția pietonilor)	00
	Protecția pietonilor (partea referitoare la asistența la frânare)	13-H (asistență la frânare) Sau 139 (asistență la frânare)	00 (suplimentul 9 și suplimentele ulterioare) 00
65	Sistem avansat de frânare de urgență	131	01
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	130	00

În cazul în care directivele sau regulamentele individuale prevăd cerințe referitoare la montare, acestea se aplică și componentelor și unităților tehnice separate omologate conform regulamentelor ONU.

* Numerotarea rubricilor din prezentul tabel face trimitere la numerotarea utilizată în tabelul din partea I.

PARTEA III

Lista actelor de reglementare care stabilesc cerințele pentru obținerea omologării UE de tip a vehiculelor cu destinație specială

Apendicele 1

Autorulote, ambulanțe și autovehicule funerare

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq$ 2 500 kg*	$M_1 >$ 2 500 kg*	M_2	M_3
1A	Nivel de zgomot	Regulamentul (UE) nr. 540/2014	H	G+H	G+H	G+H
2	Emisii provenite de la vehicule ușoare (Euro 5 și Euro 6)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 715/2007	Q([1])	G+Q([1])	G+Q([1])	
3A	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare pentru combustibil lichid)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 34	F([2])	F([2])	F([2])	F([2])
3B	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (RUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare spate (RUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58	X	X	X	X
4A	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010	X	X	X	X
5A	Echipament de direcție	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 79	X	G	G	G

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq$ 2 500 kg*	$M_1 >$ 2 500 kg*	M_2	M_3
6A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X	X		
6B	Broaște și elemente de susținere a ușilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 11	B	G+B		
7A	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 28	X	X	X	X
8A	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46	X	G	G	G
9A	Frânarea vehiculelor și a remorcilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13			G([3])	G([3])
9B	Frânarea autoturismelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13-H	X([4])	G+A_1		
10A	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 10	X	X	X	X
12A	Amenajări interioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 21	C	G+C		
13A	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 18			G([4A])	G([4A])

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq$ 2 500 kg*	$M_1 >$ 2 500 kg*	M_2	M_3
13B	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 116	X	G		
14A	Protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 12	X	G		
15A	Scaune, ancorajele acestora și tetiere	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 17	D	G+D	G+D([4B])	G+D([4B])
15B	Scaunele vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 80			X	X
16A	Proeminențe exterioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 26	X pentru cabină; A+Z pentru restul	G pentru cabină; A+Z pentru restul		
17A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X	X	X	X
17B	Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 39	X	X	X	X
18A	Plăcuța regulamentară a producătorului și VIN	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 19/2011	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq$ 2 500 kg*	$M_1 >$ 2 500 kg*	M_2	M_3
19A	Puncte de ancorare a centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și puncte de ancorare superioare ISOFIX	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 14	D	G+L	G+L	G+L
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48	A+N	A+G+N pentru cabină; A+N pentru partea care rămâne	A+G+N pentru cabină; A+N pentru partea care rămâne	A+G+N pentru cabină; A+N pentru partea care rămâne
21A	Dispozitive retroreflectorizante pentru vehicule acționate de motor și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 3	X	X	X	X
22A	Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 7	X	X	X	X
22B	Lumini pentru circulație diurnă pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 87	X	X	X	X
22C	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 91	X	X	X	X
23A	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 6	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq$ 2 500 kg*	$M_1 >$ 2 500 kg*	M_2	M_3
24A	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 4	X	X	X	X
25A	Farurile cu bloc optic etanș (SB) ale autovehiculelor, care emit o lumină de întâlnire asimetrică de tip european sau o lumină de drum sau ambele	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 31	X	X	X	X
25B	Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocurile optice omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 37	X	X	X	X
25C	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 98	X	X	X	X
25D	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 99	X	X	X	X
25E	Faruri pentru autovehicule, care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau cu module LED	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 112	X	X	X	X
25F	Sisteme adaptabile de iluminare față (AFS) pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 123	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq$ 2 500 kg*	$M_1 >$ 2 500 kg*	M_2	M_3
26A	Lămpi de ceață față ale autovehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 19	X	X	X	X
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010	E	E	E	E
28A	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 38	X	X	X	X
29A	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 23	X	X	X	X
30A	Lămpi de staționare pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 77	X	X	X	X
31A	Centuri de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 16	D	G+M	G+M	G+M
32A	Câmpul de vizibilitate spre înainte	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 125	X	G		
33A	Amplasamentul și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 121	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq$ 2 500 kg*	$M_1 >$ 2 500 kg*	M_2	M_3
34A	Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 672/2010	X	G([5])	([5])	([5])
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010	X	G([6])	([6])	([6])
36A	Sisteme de încălzire	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 122	X	X	X	X
37A	Apărătoare roți	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1009/2010	X	G		
38A	Tetiere, încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 25	D	G+D		
44A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012	X	X		
45A	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 43	J	G+J	G+J	G+J
46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 458/2011	X	G	G	G
46B	Pneuri pentru autovehicule și pentru remorcile acestora (clasa C_1)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 30	X	G		

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq$ 2 500 kg*	$M_1 >$ 2 500 kg*	M_2	M_3
46C	Pneuri pentru vehicule utilitare și remorcile acestora (clasele C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 54	–	G	G	G
46D	Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C_1, C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 117	X	G	G	G
46E	Pneu de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 64	X	G		
47A	Limitarea vitezei vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 89			X	X
48A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012			X	X
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55	X([10])	G([10])	G([10])	G([10])
51A	Comportarea la foc a materialelor utilizate la amenajarea interioarelor anumitor categorii de autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 118				G pentru cabină; X pentru restul
52A	Vehicule M_2 și M_3	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 107			A	A
52B	Rezistența suprastructurii vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 66			A	A

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq$ 2 500 kg*	$M_1 >$ 2 500 kg*	M_2	M_3
53A	Protecția ocupanților în caz de coliziune frontală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 94	N/A	N/A		
54A	Protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 95	N/A	N/A		
58	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	X	N/A Totuși, orice sisteme de protecție frontală furnizate împreună cu vehiculul trebuie să fie conforme și marcate		
59	Posibilitatea de reciclare	Directiva 2005/64/CE	N/A	N/A		
61	Sistem de aer condiționat	Directiva 2006/40/CE	X	G([14])		
62	Sistem pentru utilizarea hidrogenului	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	Q	G+Q	G+Q	G+Q
63	Siguranță generală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])
64	Indicatori de schimbare a vitezei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 65/2012	X	G		
65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 347/2012			N/A([16])	N/A([16])
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 351/2012			N/A([17])	N/A([17])

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq$ 2 500 kg*	$M_1 >$ 2 500 kg*	M_2	M_3
67	Componente specifice pentru gaze petroliere lichefiate (GPL) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 67	X	X	X	X
68	Sisteme de alarmă ale vehiculelor (VAS)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 97	X	G		
69	Siguranța din punct de vedere electric	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 100	X	X	X	X
70	Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 110	X	X	X	X
72	Sistem eCall	Regulamentul (UE) 2015/758	G	G	N/A	N/A

* Masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă.

Cerințe suplimentare pentru ambulanțe

Compartimentul pentru transportul pacienților din ambulanțe trebuie să respecte cerințele standardului EN 1789:2007+A1: 2010 +A2:2014 – „Vehicule medicale și echipamentele lor. Ambulanțe rutiere”, cu excepția secțiunii 6.5 – „Lista echipamentelor”. Dovada de conformitate se furnizează împreună cu un raport de încercare al unui serviciu tehnic. Dacă este prevăzut un spațiu pentru scaun rulant, se aplică cerințele din apendicele 3 cu privire la sistemele de reținere pentru scaun și pentru ocupant.

Apendicele 2

Vehicule blindate

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
1A	Nivel de zgomot	Regulamentul (UE) nr. 540/2014	X	X	X	X	X	X				
2	Emisii provenite de la vehicule ușoare (Euro 5 și Euro 6)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 715/2007	A([1])	A([1])		A([1])	A([1])					
3A	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare pentru combustibil lichid)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 34	X([2])	X([2])	X([2])	X([2])	X([2])	X([2])	X	X	X	X
3B	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (RUPD) și instalarea acestora; protecție antiîmpănare spate (RUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58	X	X	X	X	A	A	X	X	X	X
4A	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5A	Echipament de direcție	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 79	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (scări de acces, trepte și mânere)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X	X	X	X	X	X				
6B	Broaște și elemente de susținere a ușilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 11	X			X						

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
7A	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 28	A+K	A+K	A+K	A+K	A+K	A+K				
8A	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46	A	A	A	A	A	A				
9A	Frânarea vehiculelor și a remorcilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13		X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])
9B	Frânarea autoturismelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13-H	X([4])			X([4])						
10A	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12A	Amenajări interioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 21	A									
13A	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 18		X([4A])	X([4A])		X([4A])	X([4A])				
13B	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 116	X			X						
14A	Protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 12	N/A			N/A						

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
15A	Scaune, ancorajele acestora și tetiere	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 17	X	D([4B])	D([4B])	D	D	D				
15B	Scaunele vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 80		D	D							
16A	Proeminențe exterioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 26	A									
17A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (marșarier)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X	X	X	X	X	X				
17B	Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 39	X	X	X	X	X	X				
18A	Plăcuța regulamentară a producătorului și VIN	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 19/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
19A	Puncte de ancorare a centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și puncte de ancorare superioare ISOFIX	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 14	A	A	A	A	A	A				
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N
21A	Dispozitive retroreflectorizante pentru vehicule acționate de motor și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
22A	Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 7	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22B	Lumini pentru circulație diurnă pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 87	X	X	X	X	X	X				
22C	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23A	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25A	Farurile cu bloc optic etanș (SB) ale autovehiculelor, care emit o lumină de întâlnire asimetrică de tip european sau o lumină de drum sau ambele	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 31	X	X	X	X	X	X				
25B	Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocurile optice omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25C	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 98	X	X	X	X	X	X				

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
25D	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 99	X	X	X	X	X	X				
25E	Faruri pentru autovehicule, care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau cu module LED	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 112	X	X	X	X	X	X				
25F	Sisteme adaptabile de iluminare față (AFS) pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 123	X	X	X	X	X	X				
26A	Lămpi de ceață față ale autovehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 19	X	X	X	X	X	X				
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010	A	A	A	A	A	A				
28A	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 38	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29A	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A	Lămpi de staționare pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 77	X	X	X	X	X	X				
31A	Centuri de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 16	A	A	A	A	A	A				

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
32A	Câmpul de vizibilitate spre înainte	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 125	S									
33A	Amplasamentul și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 121	X	X	X	X	X	X				
34A	Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 672/2010	A	([5])	([5])	([5])	([5])	([5])				
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010	A	([6])	([6])	([6])	([6])	([6])				
36A	Sisteme de încălzire	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 122	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37A	Apărătoare roți	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1009/2010	X									
38A	Tetiere, încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 25	X									
41A	Emisii provenite de la vehicule grele (Euro VI)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	X([9])	X([9])	X	X([9])	X([9])	X				
42A	Protecția laterală a vehiculelor de marfă	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 73					X	X			X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
43A	Sisteme antiîmproșcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 109/2011				X	X	X	X	X	X	X
44A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012	X									
45A	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 43	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 458/2011	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
46B	Pneuri pentru autovehicule și pentru remorcile acestora (clasa C_1)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 30	A			A			A	A		
46C	Pneuri pentru vehicule utilitare și remorcile acestora (clasele C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 54		A	A	A	A	A			A	A
46D	Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C_1, C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 117	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
46E	Pneu de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 64	A([9A])			A([9A])						

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
47A	Limitarea vitezei vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 89		X	X		X	X				
48A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012		X	X	X	X	X	X	X	X	X
49A	Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 61				A	A	A				
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X	X	X	X
50B	Dispozitivul de cuplare strânsă (CCD); montarea unui tip omologat de CCD	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 102					X([10])	X([10])			X([10])	X([10])
51A	Comportarea la foc a materialelor utilizate la amenajarea interioarelor anumitor categorii de autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 118			X							
52A	Vehicule M_2 și M_3	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 107		A	A							
52B	Rezistența suprastructurii vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 66		A	A							

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
53A	Protecția ocupanților în caz de coliziune frontală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 94	N/A									
54A	Protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 95	N/A			N/A						
56A	Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 105				X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])
57A	Dispozitive de protecție antiîmpănare față (FUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (FUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 93					X	X				
58	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	N/A			N/A						
59	Posibilitatea de reciclare	Directiva 2005/64/CE	N/A			N/A						
61	Sistem de aer condiționat	Directiva 2006/40/CE	X			X([14])						
62	Sistem pentru utilizarea hidrogenului	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	A	A	A	A	A	A				
63	Siguranță generală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])
64	Indicatori de schimbare a vitezei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 65/2012	X									
65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 347/2012		([16])	([16])		([16])	([16])				

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 351/2012		([17])	([17])		([17])	([17])				
67	Componente specifice pentru gaze petroliere lichefiate (GPL) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 67	X	X	X	X	X	X				
68	Sisteme de alarmă ale vehiculelor (VAS)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 97	X			X						
69	Siguranța din punct de vedere electric	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 100	X	X	X	X	X	X				
70	Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 110	X	X	X	X	X	X				
72	Sistem eCall	Regulamentul (UE) 2015/758	G	N/A	N/A	G	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Apendicele 3

Vehicule accesibile scaunelor rulante

Articol	Obiect	Act de reglementare	M_1
1A	Nivel de zgomot	Regulamentul (UE) nr. 540/2014	$G+W_9$
2	Emisii provenite de la vehicule ușoare (Euro 5 și Euro 6)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 715/2007	$G+W_1$
3A	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare pentru combustibil lichid)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 34	$X+W_2$
3B	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (RUPD) și instalarea acestora; protecție antiîmpănare spate (RUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58	X
4A	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010	X
5A	Echipament de direcție	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 79	G
6A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (scări de acces, trepte și mânere)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X
6B	Broaște și elemente de susținere a ușilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 11	X

Articol	Obiect	Act de reglementare	M_1
7A	Dispozitive şi semnale de avertizare sonoră	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 28	X
8A	Dispozitive de vizibilitate indirectă şi instalarea acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46	X
9B	Frânarea autoturismelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13-H	$G+A_1$
10A	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 10	X
12A	Amenajări interioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 21	G+C
13B	Protecţia autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 116	X
14A	Protecţia conducătorului auto faţă de sistemul de direcţie în cazul unui impact	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 12	G
15A	Scaune, ancorajele acestora şi tetiere	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 17	$G+W_3$

Articol	Obiect	Act de reglementare	M_1
16A	Proeminențe exterioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 26	$G+W_4$
17A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (marșarier)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X
17B	Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 39	X
18A	Plăcuța regulamentară a producătorului și VIN	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 19/2011	X
19A	Puncte de ancorare a centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și puncte de ancorare superioare ISOFIX	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 14	$X+W_5$
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48	X
21A	Dispozitive retroreflectorizante pentru vehicule acționate de motor și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 3	X
22A	Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 7	X

Articol	Obiect	Act de reglementare	M_1
22B	Lumini pentru circulație diurnă pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 87	X
22C	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 91	X
23A	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 6	X
24A	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 4	X
25A	Farurile cu bloc optic etanș (SB) ale autovehiculelor, care emit o lumină de întâlnire asimetrică de tip european sau o lumină de drum sau ambele	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 31	X
25B	Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocurile optice omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 37	X
25C	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 98	X
25D	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 99	X

Articol	Obiect	Act de reglementare	M_1
25E	Faruri pentru autovehicule, care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau cu module LED	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 112	X
25F	Sisteme adaptabile de iluminare față (AFS) pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 123	X
26A	Lămpi de ceață față ale autovehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 19	X
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010	E
28A	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 38	X
29A	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 23	X
30A	Lămpi de staționare pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 77	X

Articol	Obiect	Act de reglementare	M_1
31A	Centuri de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 16	$X+W_6$
32A	Câmpul de vizibilitate spre înainte	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 125	G
33A	Amplasamentul și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 121	X
34A	Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 672/2010	G([5])
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010	G([6])
36A	Sisteme de încălzire	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 122	X
37A	Apărătoare roți	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1009/2010	G
38A	Tetiere, încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 25	X
41A	Emisii provenite de la vehicule grele (Euro VI)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	$X+W_1$([9])

Articol	Obiect	Act de reglementare	M_1
44A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012	$X+W_8$
45A	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 43	G
46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 458/2011	X
46B	Pneuri pentru autovehicule și pentru remorcile acestora (clasa C_1)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 30	X
46D	Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C_1, C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 117	X
46E	Pneu de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 64	G([9A])
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55	X([10])

Articol	Obiect	Act de reglementare	M_1
53A	Protecția ocupanților în caz de coliziune frontală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 94	N/A
54A	Protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 95	N/A
58	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	G
59	Posibilitatea de reciclare	Directiva 2005/64/CE	N/A
61	Sisteme de aer condiționat	Directiva 2006/40/CE	G
62	Sistem pentru utilizarea hidrogenului	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	X
63	Siguranță generală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009	X([15])
64	Indicatori de schimbare a vitezei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 65/2012	G
67	Componente specifice pentru gaze petroliere lichefiate (GPL) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 67	X
68	Sisteme de alarmă ale vehiculelor (VAS)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 97	X
69	Siguranța din punct de vedere electric	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 100	X
70	Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 110	X
72	Sistem eCall	Regulamentul (UE) 2015/758	G

Cerințe suplimentare pentru încercarea sistemului de ancorare a scaunului rulant și a sistemului de reținere a ocupantului acestuia

Se aplică următorul punct 2 și oricare din punctul 3 sau 4.

1. Definiții

1.1. Scaunul rulant surogat înseamnă un scaun rulant de încercare rigid, reutilizabil, astfel cum este definit în secțiunea 3 din standardul internațional ISO 10542-1:2012.

1.2. Punctul P înseamnă o reprezentare a poziției șoldului ocupantului scaunului rulant atunci când stă așezat în scaunul rulant surogat, astfel cum este definit în secțiunea 3 din standardul internațional ISO 10542-1:2012.

2. Cerințe generale

2.1. Fiecare amplasament pentru scaun rulant trebuie să fie prevăzut cu ancoraje la care să se poată monta un sistem de legare a scaunului rulant și de reținere a ocupantului acestuia.

2.2. Ancorajele inferioare pentru centură, destinate ocupantului scaunului rulant, trebuie să fie amplasate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 14.07 punctul 5.4.2.2, în raport cu punctul P de pe scaunul rulant surogat, atunci când acesta este amplasat în poziția de deplasare indicată de producător. Ancorajul (ancorajele) superior (superioare) efectiv(e) trebuie să fie amplasat(e) la cel puțin 1 100 mm deasupra planului orizontal care trece prin punctele de contact dintre roțile din spate ale scaunului rulant surogat și podeaua vehiculului. Această condiție trebuie să fie îndeplinită și după ce a fost efectuată încercarea în conformitate cu punctul 3 din prezentul apendice.

2.3. Se face o evaluare a centurii pentru ocupant, care face parte din sistemul de legare a scaunului rulant și de reținere a ocupantului, pentru a se asigura conformitatea cu punctele 8.2.2-8.2.2.4 și 8.3.1-8.3.4 din Regulamentul ONU nr. 16.06.

2.4. Nu este necesar să se prevadă numărul minim de ancoraje ISOFIX pentru scaune pentru copii. În cazul în care omologarea de tip s-a făcut în mai multe etape, iar sistemul de ancorare ISOFIX a fost afectat prin conversie, trebuie fie ca sistemul să fie reîncercat, fie ca punctele de ancorare să fie făcute inutilizabile. În cazul din urmă, etichetele ISOFIX se îndepărtează și cumpărătorului vehiculului i se comunică informațiile corespunzătoare.

3. Încercare statică în vehicul

3.1. Ancoraje pentru reținerea ocupantului scaunului rulant

3.1.1. Ancorajele pentru reținerea ocupantului scaunului rulant trebuie să reziste la forțele statice prevăzute în Regulamentul ONU nr. 14.07 pentru punctele de ancorare pentru reținerea ocupantului și, simultan, la forțele statice aplicate punctelor de ancorare de care este legat scaunul rulant, astfel cum este menționat la punctul 3.2 din prezentul apendice.

3.2. Ancoraje pentru legarea scaunului rulant

Ancorajele pentru legarea scaunului rulant trebuie să reziste, timp de cel puțin 0,2 secunde, următoarelor forțe aplicate prin intermediul scaunului rulant surogat (sau al unui scaun rulant surogat corespunzător, cu distanța între axe, înălțimea scaunului și punctele de fixare a legăturii conforme cu specificațiile pentru scaune rulante surogat), la o înălțime de 300 +/- 100 mm de la suprafața pe care stă scaunul rulant surogat:

3.2.1. în cazul unui scaun rulant orientat cu fața la direcția de mers, o forță simultană, care coincide cu forța aplicată ancorajelor pentru reținerea ocupantului, de 24,5 kN; și

3.2.2. unei a doua încercări în care se aplică o forță statică de 8,2 kN, îndreptată spre spatele vehiculului;

3.2.3. în cazul unui scaun rulant orientat cu spatele la direcția de mers, o forță simultană, care coincide cu forța aplicată ancorajelor pentru reținerea ocupantului, de 8,2 kN; și

3.2.4. unei a doua încercări în care se aplică o forță statică de 24,5 kN îndreptată spre fața vehiculului.

3.3. Componentele sistemului

3.3.1. Toate componentele sistemului de legare a scaunului rulant și de reținere a ocupantului trebuie să îndeplinească cerințele relevante din standardul internațional ISO 10542-1:2012. Totuși, se efectuează încercarea dinamică menționată în anexa A și la punctele 5.2.2 și 5.2.3 din standardul internațional ISO 10542-1:2012 a unui sistem complet de legare a scaunului rulant și de reținere a ocupantului, utilizând geometria punctelor de ancorare ale vehiculului în locul geometriei de încercare menționate în anexa A la standardul internațional ISO 10542-1:2012. Aceasta se poate efectua în interiorul structurii vehiculului sau pe o structură înlocuitoare reprezentativă pentru geometria punctelor de ancorare ale sistemului de legare a scaunului rulant și de reținere a ocupantului vehiculului. Amplasarea fiecărui punct de ancorare se încadrează în limita de toleranță prevăzută în Regulamentul ONU nr. 16.06 punctul 7.7.1.

3.3.2. În cazul în care partea de reținere a ocupantului din sistem este omologată în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 16.06, ea face obiectul încercării dinamice a sistemului complet de legare a scaunului rulant și de reținere a ocupantului menționată la punctul 3.3.1 din prezentul apendice, însă se consideră că cerințele punctelor 5.1, 5.3 și 5.4 din standardul internațional ISO 10542-1:2012 sunt îndeplinite.

4. Încercare dinamică în interiorul vehiculului

4.1. Ansamblul complet al sistemului de legare a scaunului rulant și de reținere a ocupantului se încearcă prin intermediul unei încercări dinamice în interiorul vehiculului, în conformitate cu punctele 5.2.2 și 5.2.3 și cu anexa A la standardul internațional ISO 10542-1:2012, încercându-se simultan toate componentele/ancorajele și utilizându-se o caroserie brută sau o structură reprezentativă a unui vehicul.

4.2. Părțile componente ale sistemului de legare a scaunului rulant și de reținere a ocupantului trebuie să satisfacă cerințele relevante de la punctele 5.1, 5.3 și 5.4 din standardul internațional ISO 10542-1:2012. Se consideră că aceste cerințe sunt îndeplinite cu privire la sistemul de reținere a ocupantului dacă acesta este omologat în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 16.06.

Apendicele 4

Alte vehicule cu destinație specială

(inclusiv pentru grupuri speciale, vehicule de transport pentru echipamente multiple și rulote)

Derogările prevăzute în prezentul apendice sunt permise numai în cazul în care producătorul demonstrează autorității de omologare că, dată fiind utilitatea specială a vehiculului, acesta nu poate respecta toate cerințele prevăzute în partea I a prezentei anexe.

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
1A	Nivel de zgomot	Regulamentul (UE) nr. 540/2014		H	H	H	H	H			
2	Emisii provenite de la vehicule ușoare (Euro 5 și Euro 6)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 715/2007	Q([1])		Q+V_1([1])	Q+V_1([1])					
3A	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare pentru combustibil lichid)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 34	F	F	F	F	F	X	X	X	X
3B	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (RUPD) și instalarea acestora; protecție antiîmpănare spate (RUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58	X	X	A	A	A	X	X	X	X
4A	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
5A	Echipament de direcție	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 79	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (scări de acces, trepte și mânere)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X	X	B	B	B				
6B	Broaște și elemente de susținere a ușilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 11			B						
7A	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 28	X	X	X	X	X				
8A	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46	X	X	X	X	X				
9A	Frânarea vehiculelor și a remorcilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13	X([3])	X([3])	X([3])	X+U_1([3])	X+U_1([3])	X	X	X([3])	X([3])
9B	Frânarea autoturismelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13-H			X([4])						
10A	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 10	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
13A	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 18	X([4A])	X([4A])		X([4A])	X([4A])				
13B	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 116			X						
14A	Protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 12			X						
15A	Scaune, ancorajele acestora și tetiere	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 17	D([4B])	D([4B])	D	D	D				
15B	Scaunele vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 80	D	D							
17A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (marșarier)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X	X	X	X	X				
17B	Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 39	X	X	X	X	X				
18A	Plăcuța regulamentară a producătorului și VIN	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 19/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
19A	Puncte de ancorare a centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și puncte de ancorare superioare ISOFIX	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 14	D	D	D	D	D				
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N
21A	Dispozitive retroreflectorizante pentru vehicule acționate de motor și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22A	Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 7	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22B	Lumini pentru circulație diurnă pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 87	X	X	X	X	X				
22C	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23A	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 6	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 4	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
25A	Farurile cu bloc optic etanș (SB) ale autovehiculelor, care emit o lumină de întâlnire asimetrică de tip european sau o lumină de drum sau ambele	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 31	X	X	X	X	X				
25B	Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocurile optice omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 37	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25C	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 98	X	X	X	X	X				
25D	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 99	X	X	X	X	X				
25E	Faruri pentru autovehicule, care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau cu module LED	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 112	X	X	X	X	X				
25F	Sisteme adaptabile de iluminare față (AFS) pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 123	X	X	X	X	X				

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
26A	Lămpi de ceață față ale autovehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 19	X	X	X	X	X				
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010	A	A	A	A	A				
28A	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 38	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29A	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A	Lămpi de staționare pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 77	X	X	X	X	X				
31A	Centuri de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 16	D	D	D	D	D				
33A	Amplasamentul și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 121	X	X	X	X	X				
34A	Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 672/2010	([5])	([5])	([5])	([5])	([5])				

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010	([6])	([6])	([6])	([6])	([6])				
36A	Sisteme de încălzire	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 122	X	X	X	X	X	X	X	X	X
38A	Tetiere, încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 25	X								
41A	Emisii provenite de la vehicule grele (Euro VI)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	H([9])	H	H([9])	H([9])	H				
42A	Protecția laterală a vehiculelor de marfă	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 73				X	X			X	X
43A	Sisteme antiîmproșcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 109/2011			X	X	X	X	X	X	X
45A	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 43	J	J	J	J	J	J	J	J	J
46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 458/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
46B	Pneuri pentru autovehicule și pentru remorcile acestora (clasa C_1)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 30			X			X	X		
46C	Pneuri pentru vehicule utilitare și remorcile acestora (clasele C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 54	X	X	X	X	X			X	X
46D	Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C_1, C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 117	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46E	Pneu de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 64			X([9A])						
47A	Limitarea vitezei vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 89	X	X		X	X				
48A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012	X	X	X	X	X	X	X	X	X
49A	Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 61			X	X	X				
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X	X	X	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
50B	Dispozitivul de cuplare strânsă (CCD); montarea unui tip omologat de CCD	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 102				X([10])	X([10])			X([10])	X([10])
51A	Comportarea la foc a materialelor utilizate la amenajarea interioarelor anumitor categorii de autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 118		X							
52A	Vehicule M_2 și M_3	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 107	X	X							
52B	Rezistența suprastructurii vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 66	X	X							
54A	Protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 95			A						
56A	Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 105			X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])
57A	Dispozitive de protecție antiîmpănare față (FUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (FUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 93				X	X				

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
58	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009			N/A([2])						
59	Posibilitatea de reciclare	Directiva 2005/64/CE			N/A						
61	Sisteme de aer condiționat	Directiva 2006/40/CE			X([14])						
62	Sistem pentru utilizarea hidrogenului	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	X	X	X	X	X				
63	Siguranță generală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])
65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 347/2012	N/A	N/A		N/A	N/A				
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 351/2012	N/A	N/A		N/A	N/A				
67	Componente specifice pentru gaze petroliere lichefiate (GPL) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 67	X	X	X	X	X				

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
68	Sisteme de alarmă ale vehiculelor (VAS)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 97			X						
69	Siguranța din punct de vedere electric	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 100	X	X	X	X	X				
70	Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 110	X	X	X	X	X				
72	Sistem eCall	Regulamentul (UE) 2015/758	N/A	N/A	G	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Apendicele 5

Automacarale

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	N_3
1A	Nivel de zgomot	Regulamentul (UE) nr. 540/2014	$T+Z_1$
3A	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare pentru combustibil lichid)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 34	X
3B	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (RUPD) și instalarea acestora; protecție antiîmpănare spate (RUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58	A
4A	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010	X
5A	Echipament de direcție	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 79	X Direcție tip „crab” permisă
6A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (scări de acces, trepte și mânere)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	A
7A	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 28	X
8A	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46	X
9A	Frânarea vehiculelor și a remorcilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13	U([3])
10A	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 10	X
13A	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 18	X([4A])
15A	Scaune, ancorajele acestora și tetiere	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 17	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	N_3
17A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (marșarier)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X
17B	Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 39	X
18A	Plăcuța regulamentară a producătorului și VIN	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 19/2011	X
19A	Puncte de ancorare a centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și puncte de ancorare superioare ISOFIX	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 14	X
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48	A+Y
21A	Dispozitive retroreflectorizante pentru vehicule acționate de motor și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 3	X
22A	Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 7	X
22B	Lumini pentru circulație diurnă pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 87	X
22C	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 91	X
23A	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 6	X
24A	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 4	X
25A	Farurile cu bloc optic etanș (SB) ale autovehiculelor, care emit o lumină de întâlnire asimetrică de tip european sau o lumină de drum sau ambele	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 31	X
25B	Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocurile optice omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 37	X

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	N_3
25C	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 98	X
25D	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 99	X
25E	Faruri pentru autovehicule, care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau cu module LED	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 112	X
25F	Sisteme adaptabile de iluminare față (AFS) pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 123	X
26A	Lămpi de ceață față ale autovehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 19	X
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010	A
28A	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 38	X
29A	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 23	X
30A	Lămpi de staționare pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 77	X
31A	Centuri de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 16	X
33A	Amplasamentul și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 121	X
34A	Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 672/2010	([5])
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010	([6])

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	N_3
36A	Sisteme de încălzire	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 122	X
41A	Emisii provenite de la vehicule grele (Euro VI)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	V
42A	Protecția laterală a vehiculelor de marfă	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 73	A
43A	Sisteme antiîmproșcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 109/2011	Z_1
45A	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 43	J
46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 458/2011	X
46C	Pneuri pentru vehicule utilitare și remorcile acestora (clasele C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 54	X
46D	Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C_1, C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 117	X
47A	Limitarea vitezei vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 89	X
48A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012	A
49A	Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 61	A
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55	X([10])
50B	Dispozitivul de cuplare strânsă (CCD); montarea unui tip omologat de CCD	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 102	X([10])

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	N_3
57A	Dispozitive de protecție antiîmpănare față (FUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (FUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 93	X
62	Sistem pentru utilizarea hidrogenului	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	X
63	Siguranță generală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009	X([15])
65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 347/2012	N/A([16])
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 351/2012	N/A([17])
67	Componente specifice pentru gaze petroliere lichefiate (GPL) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 67	X
69	Siguranța din punct de vedere electric	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 100	X
70	Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 110	X

Apendicele 6

Vehicule pentru transportul încărcăturilor excepționale

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	N_3	O_4
1	Nivelul de zgomot admis	Directiva 70/157/CEE	T	
3A	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare pentru combustibil lichid)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 34	X	X
3B	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (RUPD) și instalarea acestora; protecție antiîmpănare spate (RUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58	A	A
4A	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010	X	A+R
5A	Echipament de direcție	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 79	X Direcție tip „crab” permisă	X
6A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (scări de acces, trepte și mânere)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X	
7A	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 28	X	
8A	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46	X	
9A	Frânarea vehiculelor și a remorcilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 13	U([3])	X([3])
10A	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 10	X	X
13A	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 18	X([4A])	
15A	Scaune, ancorajele acestora și tetiere	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 17	X	

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	N_3	O_4
17A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (marșarier)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	X	
17B	Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 39	X	
18A	Plăcuța regulamentară a producătorului și VIN	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 19/2011	X	X
19A	Puncte de ancorare a centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și puncte de ancorare superioare ISOFIX	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 14	X	
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48	X	A+N
21A	Dispozitive retroreflectorizante pentru vehicule acționate de motor și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 3	X	X
22A	Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 7	X	X
22B	Lumini pentru circulație diurnă pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 87	X	
22C	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 91	X	X
23A	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 6	X	X
24A	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 4	X	X
25A	Farurile cu bloc optic etanș (SB) ale autovehiculelor, care emit o lumină de întâlnire asimetrică de tip european sau o lumină de drum sau ambele	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 31	X	

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	N_3	O_4
25B	Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocurile optice omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 37	X	X
25C	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 98	X	
25D	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 99	X	
25E	Faruri pentru autovehicule, care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau cu module LED	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 112	X	
25F	Sisteme adaptabile de iluminare față (AFS) pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 123	X	
26A	Lămpi de ceață față ale autovehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 19	X	
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010	A	
28A	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 38	X	X
29A	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 23	X	X
30A	Lămpi de staționare pentru autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 77	X	
31A	Centuri de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 16	X	
33A	Amplasamentul și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 121	X	

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	N_3	O_4
34A	Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 672/2010	([5])	
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010	([6])	
36A	Sisteme de încălzire	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 122	X	
41A	Emisii provenite de la vehicule grele (Euro VI)/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	X([9])	
42A	Protecția laterală a vehiculelor de marfă	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 73	X	A
43A	Sisteme antiîmproșcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 109/2011	X	A
45	Vitraj de tip securit	Directiva 92/22/CEE	X	
45A	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 43	X	
46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 458/2011	X	I
46C	Pneuri pentru vehicule utilitare și remorcile acestora (clasele C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 54	X	I
46D	Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C_1, C_2 și C_3)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 117	X	I
47A	Limitarea vitezei vehiculelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 89	X	
48A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012	A	A

Articol	Obiect	Referința actului de reglementare	N_3	O_4
49A	Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 61	A	
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55	X([10])	X
50B	Dispozitivul de cuplare strânsă (CCD); montarea unui tip omologat de CCD	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 102	X([10])	X([10])
56A	Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 105	X([13])	X([13])
57A	Dispozitive de protecție antiîmpănare față (FUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (FUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 93	A	
62	Sistem pentru utilizarea hidrogenului	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	X	
63	Siguranță generală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009	X([15])	X([15])
65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 347/2012	N/A([16])	
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 351/2012	N/A([17])	
67	Componente specifice pentru gaze petroliere lichefiate (GPL) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 67	X	
69	Siguranța din punct de vedere electric	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 100	X	
70	Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 110	X	

Note explicative privind aplicabilitatea cerințelor din prezenta parte

X Sunt aplicabile cerințele prevăzute în actul de reglementare relevant. Seriile de modificări ale regulamentelor ONU care se aplică în mod obligatoriu sunt enumerate în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 661/2009. Seriile de amendamente adoptate ulterior sunt acceptate ca alternativă. Statele membre pot acorda prelungiri ale omologărilor de tip existente acordate în conformitate cu directivele abrogate prin Regulamentul (CE) nr. 661/2009 în temeiul condițiilor prevăzute la articolul 13 alineatul (14) din regulamentul respectiv.

N/A Prezentul act de reglementare nu este aplicabil acestui vehicul (fără cerințe).

([1]) Pentru vehiculele cu o masă de referință care nu depășește 2 610 kg. La solicitarea producătorului, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se poate aplica vehiculelor cu o masă de referință care nu depășește 2 840 kg.

Referitor la accesul la informații privind alte părți în afară de vehiculul de bază (de exemplu, compartimentul de locuit) este suficient ca producătorul să asigure accesul la informațiile referitoare la întreținerea și reparațiile vehiculului într-un mod prompt și ușor accesibil.

([2]) În cazul vehiculelor echipate cu o instalație GPL sau GNC, este necesară omologarea de tip a vehiculului în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 67 sau cu Regulamentul ONU nr. 110.

([3]) Este necesară echiparea cu un ESC, în conformitate cu articolul 12 și cu articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009. Cu toate acestea, în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 13, montarea unui sistem electronic de control al stabilității (ESC) nu este necesară pentru vehiculele cu destinație specială din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 și pentru vehiculele pentru transportul încărcăturilor excepționale și pentru remorcile cu zone pentru transportul pasagerilor în picioare. Vehiculele N_1 pot fi omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 13 sau cu Regulamentul ONU nr. 13-H.

([4]) Este necesară echiparea cu un sistem electronic de control al stabilității, în conformitate cu articolul 12 și cu articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009. Prin urmare, se aplică cerințele referitoare la instalare prevăzute în partea A a anexei 9 la Regulamentul ONU nr. 13-H. Vehiculele N_1 pot fi omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 13 sau cu Regulamentul ONU nr. 13-H.

([4A]) Dacă vehiculul este echipat cu un sistem de protecție, acesta trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 18.

([4B]) Prezentul regulament se aplică în cazul scaunelor care nu intră sub incidența Regulamentului ONU nr. 80. Pentru alte opțiuni, a se vedea articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

([5]) Nu este necesar ca vehiculele din categorii altele decât M_1 să satisfacă în totalitate cerințele Regulamentului (UE) nr. 672/2010, însă acestea trebuie să fie dotate cu un dispozitiv pentru degivrare a și dezaburirea parbrizului.

([6]) Nu este necesar ca vehiculele din categorii altele decât M_1 să satisfacă în totalitate cerințele Regulamentului (UE) nr. 1008/2010, însă acestea trebuie să fie dotate cu dispozitive pentru spălarea și ștergerea parbrizului.

([8]) Pentru vehicule cu o masă de referință care depășește 2 610 kg și care nu au beneficiat de posibilitatea menționată la nota ([1]).

(9) Pentru vehicule cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg și care nu au omologare de tip (la cererea producătorului și cu condiția ca masa de referință să nu depășească 2 840 kg), în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007. Pentru alte părți în afară de vehiculul de bază, este suficient ca producătorul să asigure accesul la informațiile referitoare la întreținerea și reparațiile vehiculului într-un mod prompt și ușor accesibil.

(9A) Se aplică doar în cazul în care aceste vehicule sunt dotate cu echipamente reglementate prin Regulamentul ONU nr. 64. Este obligatorie echiparea vehiculelor M_1 cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri, în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 661/2009.

(10) Se aplică numai vehiculelor echipate cu dispozitiv(e) de cuplare.

(11) Se aplică vehiculelor cu o masă maximă cu încărcătură tehnic admisibilă care nu depășește 2,5 tone.

(12) Se aplică numai vehiculelor la care „punctul de referință al planului așezat (punctul «R»)" al celui mai jos scaun se află la cel mult 700 mm deasupra nivelului solului.

(13) Se aplică numai în cazul în care producătorul solicită omologarea de tip a vehiculelor destinate transportului de mărfuri periculoase.

(14) Se aplică numai vehiculelor din categoria N_1, clasa I (masa de referință ≤ 1 305 kg).

(15) La solicitarea producătorului se poate acorda o omologare de tip în temeiul acestei rubrici, ca alternativă la obținerea omologărilor de tip în temeiul fiecărei rubrici individuale reglementate de Regulamentul (CE) nr. 661/2009.

([16]) Nu este necesară echiparea vehiculelor cu destinație specială cu un sistem avansat de frânare de urgență, în conformitate cu articolul 1 din Regulamentul (UE) nr. 347/2012.

([17]) Nu este necesară echiparea vehiculelor cu destinație specială cu un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație, în conformitate cu articolul 1 din Regulamentul (UE) nr. 351/2012.

A Autoritatea de omologare poate acorda o derogare (derogări) numai dacă producătorul demonstrează că vehiculul nu poate îndeplini cerințele din cauza destinației sale speciale. Derogările acordate trebuie să fie descrise în certificatul de omologare de tip al vehiculului și în certificatul de conformitate.

A_1 Nu este obligatorie dotarea cu ESC. În cazul omologărilor în mai multe etape, când este posibil ca modificările efectuate într-o anumită etapă să afecteze funcționarea sistemului ESC al vehiculului de bază, producătorul poate să dezactiveze sistemul sau poate să demonstreze că vehiculul nu a devenit nesigur sau instabil. Acest lucru poate fi demonstrat, de exemplu, prin efectuarea unor manevre rapide de schimbare dublă a benzii în fiecare direcție, la 80 km/h, suficient de brusc încât să determine intervenția sistemului ESC. Aceste intervenții trebuie să fie bine controlate și ar trebui să îmbunătățească stabilitatea vehiculului. Serviciul tehnic are dreptul să solicite încercări suplimentare, dacă se consideră necesar.

B Aplicare limitată la portierele de acces către scaunele concepute pentru uz normal atunci când vehiculul este utilizat pe un drum public și în cazul în care distanța dintre punctul R al scaunului și planul mediu al suprafeței portierei, măsurată perpendicular față de planul mediu longitudinal al vehiculului, nu depășește 500 mm.

C Aplicare limitată la acea parte a vehiculului situată anterior față de cel mai posterior scaun destinat pentru utilizare normală atunci când vehiculul este utilizat pe un drum public și, de asemenea, limitată la zona de impact a capului, astfel cum este definită în actul de reglementare relevant.

D Aplicare limitată la scaunele concepute pentru utilizare normală când vehiculul este utilizat pe un drum public. Scaunele care nu sunt concepute în vederea utilizării atunci când vehiculul este utilizat pe un drum public trebuie să fie identificate într-un mod clar pentru e utilizatori, fie prin intermediul unei pictograme, fie printr-un semn care să conțină un text corespunzător. Nu se aplică cerințele referitoare la reținerea bagajelor din Regulamentul ONU nr. 17.

E Doar partea din față.

F Se acceptă modificarea poziției și lungimii traseului de alimentare cu combustibil și mutarea locului rezervorului în vehicul.

G În cazul omologării de tip în mai multe etape, se pot utiliza și cerințe aplicabile categoriei vehiculului de bază/incomplet (de exemplu, șasiul care a fost folosit pentru a construi vehiculul cu destinație specială).

H Se acceptă, fără încercări suplimentare, modificarea lungimii sistemului de evacuare după ultimul amortizor de zgomot, dacă această modificare nu depășește 2 m.

I Pneurile trebuie supuse omologării de tip în conformitate cu cerințele Regulamentului ONU nr. 54, chiar dacă viteza vehiculului, prin construcție, este mai mică de 80 km/h. Capacitatea de încărcare poate fi adaptată în funcție de viteza maximă prin construcție a remorcii, cu acordul producătorului de anvelope.

J Pentru întregul vitraj, excluzând pe cel al cabinei conducătorului (parbriz și geamuri laterale), materialul utilizat poate fi geam de securitate sau plastic rigid.

K Se acceptă dispozitive de alarmă de pericol suplimentare.

L Aplicare limitată la scaunele concepute pentru utilizare normală când vehiculul este utilizat pe un drum public. Locurile de ședere din spate trebuie să fie echipate cel puțin cu ancoraje pentru centuri de siguranță abdominale. Scaunele care nu sunt concepute în vederea utilizării atunci când vehiculul este utilizat pe un drum public trebuie să fie identificate într-un mod clar pentru e utilizatori, fie prin intermediul unei pictograme, fie printr-un semn care să conțină un text corespunzător. ISOFIX nu este necesar în ambulanțe și în autovehicule funerare.

M Aplicare limitată la scaunele concepute pentru utilizare normală când vehiculul este utilizat pe un drum public. Toate scaunele din spate trebuie să fie echipate cel puțin cu centuri de siguranță abdominale. Scaunele care nu sunt concepute în vederea utilizării atunci când vehiculul este utilizat pe un drum public trebuie să fie identificate într-un clar pentru utilizatori, fie prin intermediul unei pictograme, fie printr-un semn care să conțină un text corespunzător. ISOFIX nu este necesar în ambulanțe și în autovehicule funerare.

N Cu condiția ca toate dispozitivele de iluminare să fie montate și ca vizibilitatea geometrică să nu fie afectată.

Q Se acceptă, fără încercări suplimentare, modificarea lungimii sistemului de evacuare după ultimul amortizor de zgomot, dacă această modificare nu depășește 2 m. O omologare UE de tip acordată pentru vehiculul de bază cel mai reprezentativ rămâne valabilă indiferent de schimbarea masei de referință.

R Cu condiția ca plăcile de înmatriculare ale oricărui stat membru să poată fi montate și să rămână vizibile.

S Factorul de transmisie a luminii este de cel puțin 60 %, iar unghiul de obstrucție a stâlpului „A” nu depășește 10 grade.

T Încercare ce trebuie efectuată numai cu vehiculul complet/completat. Vehiculul poate fi încercat în conformitate cu Directiva 70/157/CEE. În ce privește punctul 5.2.2.1 din anexa I la Directiva 70/157/CEE, se aplică următoarele valori limită:

(a) 81 dB(A) pentru vehicule cu puterea motorului mai mică de 75 kW;

(b) 83 dB(A) pentru vehicule cu puterea motorului mai mare de 75 kW, dar mai mică de 150 kW;

(c) 84 dB(A) pentru vehicule cu puterea motorului mai mare sau egală cu 150 kW.

U Încercare ce trebuie efectuată numai cu vehiculul complet/completat. Vehiculele cu până la 4 axe trebuie să se conformeze tuturor cerințelor prevăzute în actele de reglementare relevante. Se acceptă derogări pentru vehiculele cu mai mult de 4 axe cu condiția ca:

(a) aceste derogări să fie justificate de particularitatea construcției; și

(b) să fie îndeplinite toate performanțele de frânare ale frânei de staționare, de serviciu și de siguranță prevăzute în actul de reglementare relevant.

U_1 ABS nu este obligatoriu pentru vehiculele cu propulsie hidrostatică.

V În mod alternativ, se poate aplica, de asemenea, Directiva 97/68/CE.

V_1 În mod alternativ, se poate aplica, de asemenea, Directiva 97/68/CE vehiculelor cu propulsie hidrostatică.

W_0 Modificarea lungimii sistemului de evacuare este permisă fără încercări suplimentare, cu condiția să existe o contrapresiune similară. Dacă este necesară o nouă încercare, este permisă depășirea limitei aplicabile cu 2 dB(A).

W_1 Modificarea sistemului de evacuare este permisă fără încercări suplimentare ale emisiilor de la țeava de evacuare și ale raportului CO_2/consum de combustibil, cu condiția ca dispozitivele de control al emisiilor, inclusiv filtrele de particule (dacă există), să nu fie afectate. În cazul în care dispozitivele de control al evaporării sunt păstrate așa cum au fost montate de producătorul vehiculului de bază, nu sunt necesare noi încercări privind emisiile prin evaporare pentru vehiculul modificat.

O omologare UE de tip acordată pentru vehiculul de bază cel mai reprezentativ rămâne valabilă indiferent de schimbarea masei de referință.

W_2 Modificarea traseului, a lungimii ductului de alimentare cu combustibil, a furtunurilor pentru combustibil și a țevilor pentru vaporii de combustibil este permisă fără încercări suplimentare. Reamplasarea rezervorului original de combustibil este permisă dacă sunt îndeplinite toate cerințele. Cu toate acestea, nu sunt necesare încercări suplimentare în conformitate cu anexa 5 la Regulamentul ONU nr. 34.

W_3 Planul longitudinal al poziției avute în vedere pentru scaunul rulant în timpul deplasării trebuie să fie paralel cu planul longitudinal al vehiculului.

Proprietarul vehiculului trebuie informat corespunzător cu privire la faptul că, pentru a rezista forțelor transmise de mecanismul de legare în timpul diferitelor condiții de conducere, se recomandă un scaun rulant cu o structură care îndeplinește cerințele din partea relevantă a ISO 7176-19:2008.

Scaunele vehiculului pot fi adaptate fără încercări suplimentare, cu condiția să se poată demonstra serviciului tehnic că ancorajele, mecanismele și tetierele lor asigură același nivel de performanță.

Nu se aplică cerințele referitoare la reținerea bagajelor din Regulamentul ONU nr. 17.

W_4 Trebuie respectate dispozițiile actului (actelor) de reglementare relevant(e) în ceea ce privește dispozitivele de ajutor la urcare și la coborâre atunci când acestea nu sunt utilizate.

W_5 Fiecare amplasament pentru scaun rulant trebuie prevăzut cu ancoraje la care să se poată monta un sistem de legare a scaunului rulant și de reținere a ocupantului, iar acest sistem trebuie să fie conform cu dispozițiile suplimentare pentru încercarea sistemului de ancorare a scaunului rulant și a sistemului de reținere a ocupantului acestuia menționate în apendicele 3.

W6 Fiecare amplasament pentru scaunul rulant trebuie să fie prevăzut cu o centură de reținere a ocupantului conformă cu dispozițiile suplimentare pentru încercarea sistemului de ancorare a scaunului rulant și a sistemului de reținere a ocupantului acestuia prevăzute în apendicele 3.

În cazul în care, în urma modificării vehiculului, ancorajele pentru centurile de siguranță trebuie mutate în afara toleranței prevăzute la punctul 7.7.1 din Regulamentul ONU nr. 16.06, serviciul tehnic trebuie să verifice dacă modificarea reprezintă sau nu un caz cel mai nefavorabil. În această situație, se efectuează încercarea prevăzută la punctul 7.7.1 din Regulamentul ONU nr. 16.06. Nu este necesară emiterea unei extinderi a omologării UE de tip. Încercarea poate fi efectuată utilizând componente care nu au trecut prin încercarea de condiționare prevăzută în Regulamentul ONU nr. 16.06.

W8 În scopul efectuării calculelor, masa scaunului rulant, care include și masa utilizatorului, se consideră a fi de 160 kg. Masa este concentrată în punctul P al scaunului rulant surogat aflat în poziția de deplasare declarată de producător.

Orice limitare a capacității de transport a persoanelor ca urmare a utilizării unui (unor) scaun(e) rulant(e) se înregistrează în manualul proprietarului, pe partea a 2-a a certificatului de omologare UE de tip și în certificatul de conformitate.

W9 Este permisă modificarea lungimii sistemului de evacuare fără a mai fi necesară o nouă încercare, cu condiția menținerii unei contrapresiuni similare la evacuare.

Y Cu condiția ca toate dispozitivele de iluminat să fie montate.

Z Cerințele privind proiectarea în afară a geamurilor deschise nu se aplică compartimentului de locuit.

Z_1 Automacaralele cu mai mult de șase axe sunt considerate vehicule de teren (N_3G) în cazul în care cel puțin trei axe sunt axe motoare și cu condiția ca acestea să satisfacă dispozițiile din anexa I partea A punctul 4.3 litera (b) subpunctele (ii) și (iii), precum și cele de la punctul 4.3 litera (c).

ANEXA III

PROCEDURI DE URMAT ÎN CADRUL OMOLOGĂRII UE DE TIP

1. Obiectivele și domeniul de aplicare

1.1. Prezenta anexă stabilește procedurile pentru desfășurarea corectă a omologării de tip a vehiculelor în conformitate cu dispozițiile articolelor 26, 27 și 28.

1.2. Aceasta cuprinde, printre altele:

(a) lista standardelor internaționale relevante pentru desemnarea serviciilor tehnice în conformitate cu articolele 68 și 70;

(b) descrierea procedurii de urmat destinată evaluării competențelor serviciilor tehnice în conformitate cu articolul 73;

(c) cerințele generale pentru întocmirea proiectelor rapoartelor de încercare de către serviciile tehnice.

2. Procedura de omologare de tip

La primirea unei cereri de omologare de tip pentru un vehicul, autoritatea de omologare:

(a) verifică dacă toate certificatele de omologare UE de tip emise în conformitate cu actele de reglementare astfel cum sunt enumerate în anexa II, care sunt aplicabile pentru omologarea de tip a vehiculelor acoperă tipul vehiculului și corespund cerințelor specificate;

(b) se asigură că specificațiile vehiculului și datele se regăsesc în datele din dosarele de omologare și în certificatele de omologare UE de tip emise în conformitate cu actele de reglementare relevante;

(c) atunci când un număr rubrică nu este inclus în dosarul de omologare astfel cum este prevăzut în oricare dintre actele de reglementare, confirmă că partea sau caracteristica relevantă este conformă cu datele din dosarul informativ;

(d) pe un eșantion de vehicule din tipul ce urmează să fie omologat efectuează sau dispune să se efectueze inspecții ale pieselor sau sistemelor vehiculelor, pentru a verifica dacă vehiculul sau vehiculele este (sunt) fabricat(e) în conformitate cu datele relevante cuprinse în dosarul de omologare autentificat corespunzător certificatelor de omologare UE de tip relevante;

(e) efectuează sau dispune efectuarea, după caz, a verificărilor de montare necesare privind unitățile tehnice separate.

(f) efectuează sau dispune efectuarea verificărilor necesare privind constatarea prezenței dispozitivelor prevăzute la notele explicative 1 și 2 din partea I a anexei II, dacă este cazul;

(g) efectuează sau dispune efectuarea verificărilor necesare pentru a se asigura că cerințele prevăzute la nota explicativă 5 din partea I a anexei II sunt îndeplinite.

3. Combinarea specificațiilor tehnice

Numărul de vehicule care trebuie transmise trebuie să fie suficient de mare pentru a permite o verificare corespunzătoare a diverselor combinații supuse omologării de tip, în conformitate cu criteriile următoare:

Specificații tehnice	Categoria vehiculului									
	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
Motor	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Cutie de viteze	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Numărul de axe	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Axe motoare (număr, poziție, interconectare)	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Axe directoare (număr și poziție)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Tipuri de caroserie	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Număr de portiere	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Partea pe care se află volanul	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Nr. de locuri	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Variante de echipare	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—

4. Dispoziții specifice

În cazul absenței certificatelor de omologare prevăzute în actele de reglementare relevante, autoritatea competentă de omologare:

(a) procedează la încercările și verificările prevăzute de fiecare dintre actele de reglementare relevante;

(b) verifică dacă vehiculul corespunde datelor din dosarul informativ și dacă îndeplinește cerințele tehnice prevăzute de fiecare dintre actele de reglementare relevante;

(c) efectuează sau dispune efectuarea, după caz, a verificărilor de montare necesare privind unitățile tehnice separate.

(d) efectuează sau dispune efectuarea verificărilor necesare privind constatarea prezenței dispozitivelor prevăzute la notele explicative 1 și 2 din partea I a anexei II, dacă este cazul;

(e) efectuează sau dispune efectuarea verificărilor necesare pentru a se asigura că cerințele prevăzute la nota explicativă 5 din partea I a anexei II sunt îndeplinite.

Apendicele 1

Standardele pe care serviciile tehnice
menționate la articolul 68 au obligația să le respecte

1. Activitățile legate de încercările pentru omologarea de tip care trebuie efectuate în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa II:

1.1. Categoria A (încercări efectuate în unitățile proprii):

Standardul EN ISO/CEI 17025:2005 privind cerințele generale pentru competența laboratoarelor de încercări și etalonări.

Un serviciu tehnic desemnat pentru activități ce aparțin categoriei A poate, de asemenea, efectua încercările prevăzute în actele de reglementare pentru care a fost desemnat, în unitățile unui producător sau ale unei terțe părți. În fiecare caz, personalul responsabil de utilizarea raționamentului profesional pentru determinarea conformității cu actele de reglementare pentru care a fost desemnat serviciul tehnic respectă standardul EN ISO/IEC 17020:2012.

1.2. Categoria B (supervizarea încercărilor, care include pregătirea acestora, atunci când încercările sunt efectuate la unitățile producătorului sau la cele ale unei terțe părți):

Standardul EN ISO/CEI 17020:2012 privind criteriile generale pentru funcționarea diferitelor tipuri de organisme care efectuează inspecții.

Înainte de a efectua sau de a superviza o încercare în unitățile producătorului sau ale unei terțe părți, serviciul tehnic verifică dacă instalațiile pentru încercări și dispozitivele de măsură respectă cerințele corespunzătoare ale standardului EN ISO/IEC 17025:2005.

2. Activități legate de conformitatea producției

2.1. Categoria C (procedura pentru evaluarea inițială și auditurile de supraveghere a sistemului de management al calității al producătorului):

Standardul EN ISO/IEC 17021:2011 privind cerințele pentru organismele de auditare și certificare a sistemelor de management.

2.2. Categoria D (inspecția sau încercarea eșantioanelor de producție sau supervizarea acestora):

Standardul EN ISO/CEI 17020:2012 privind criteriile generale pentru funcționarea diferitelor tipuri de organisme care efectuează inspecții.

Apendicele 2

Procedură de evaluare a serviciilor tehnice

1. Obiectivul și domeniul de aplicare

1.1. Prezentul apendice stabilește condițiile conform cărora se desfășoară procedura de evaluare a serviciilor tehnice de către autoritatea competentă în temeiul articolului 73 („autoritatea competentă”).

1.2. Respectivele cerințe se aplică tuturor serviciilor tehnice, indiferent de statutul juridic al acestora (organizație independentă, producător sau autoritate de omologare care acționează în calitate de serviciu tehnic).

2. Evaluări

Efectuarea unei evaluări este reglementată de următoarele:

(a) principiul independenței, care reprezintă fundamentul imparțialității și obiectivității concluziilor; și

(b) o abordare bazată pe dovezi, care garantează obținerea de concluzii fiabile și reproductibile.

Auditorii trebuie să fie de încredere și să dea dovadă de integritate. Aceștia trebuie să respecte confidențialitatea și să fie discreți.

Aceștia trebuie să raporteze constatările și concluziile de o manieră corectă și precisă.

3. Cerințe privind aptitudinile auditorilor

3.1. Evaluările trebuie realizate numai de auditori care posedă cunoștințele tehnice și administrative necesare în acest scop.

3.2. Auditorii trebuie să fi urmat o formare profesională specifică pentru activitățile de evaluare. În plus, trebuie să posede cunoștințele specifice ale domeniului tehnic în care își va desfășura activitatea serviciul tehnic.

3.3. Fără a aduce atingere prevederilor punctelor 3.1 și 3.2, evaluarea menționată la articolul 73 se efectuează de auditori independenți față de activitățile pentru care este realizată evaluarea.

4. Cererea de desemnare

4.1. Unul dintre reprezentanții autorizați ai serviciului tehnic solicitant trebuie să prezinte autorității competente o cerere oficială care să cuprindă următoarele informații:

(a) caracteristicile generale ale serviciului tehnic, inclusiv societatea din care face parte, denumirea, adresele, statutul juridic, precum și resursele tehnice;

(b) o descriere detaliată, care să includă un curriculum vitae, a personalului responsabil cu încercările și a personalului de conducere, care să stabilească calificările educaționale, cât și aptitudinile profesionale;

(c) serviciile tehnice care utilizează metode de încercare virtuală trebuie să își demonstreze capacitatea de a desfășura o activitate într-un domeniu x asistat de calculator;

(d) informații generale privind serviciul tehnic, inclusiv activitățile pe care le desfășoară, relația acestuia cu societatea din care face parte, după caz, precum și adresele tuturor unităților sale care fac obiectul desemnării;

(e) un acord de îndeplinire a cerințelor de desemnare și a celorlalte obligații ce revin serviciului tehnic, prevăzute în actele de reglementare relevante pentru care a fost desemnat;

(f) o descriere a serviciilor de evaluare a conformității pe care serviciul tehnic le desfășoară în cadrul actelor de reglementare relevante, precum și o listă a actelor de reglementare pentru care serviciul tehnic solicită desemnarea, precizându-se inclusiv limitele competențelor, după caz;

(g) un exemplar al manualului de asigurare a calității al serviciului tehnic.

4.2. Autoritatea competentă trebuie să verifice corectitudinea informațiilor furnizate de către serviciul tehnic.

4.3. Serviciul tehnic notifică autorității competente orice modificări aduse informațiilor furnizate în conformitate cu punctul 4.1.

5. Inventarierea resurselor

Autoritatea competentă trebuie să își estimeze capacitatea de a întreprinde evaluarea serviciului tehnic, din punctul de vedere al propriei politici, al competenței și al disponibilității experților și auditorilor corespunzători.

6. Subcontractarea evaluării

6.1. Autoritatea competentă are dreptul de a subcontracta una sau mai multe părți ale procesului de evaluare către o altă autoritate competentă sau să solicite asistență din partea experților tehnici puși la dispoziție de alte autorități competente. Subcontractanții și experții trebuie să fie acceptați de către serviciul tehnic solicitant.

6.2. Autoritatea competentă ține cont de certificatele de acreditare care acoperă domenii de competență adecvate, pentru a finaliza evaluarea globală a serviciului tehnic.

7. Pregătirea pentru evaluare

7.1. Autoritatea competentă numește în mod oficial o echipă de evaluare în comun. Autoritatea competentă se asigură că nivelul de expertiză pentru fiecare echipă de evaluare în comun este corespunzător. În special, echipa de evaluare în comun trebuie să posede:

(a) cunoștințele necesare privind domeniul de activitate specific pentru care se solicită desemnarea; și

(b) capacitatea de a realiza o evaluare fiabilă a competenței serviciului tehnic de a-și desfășura activitatea în cadrul domeniului de desemnare.

7.2. Autoritatea competentă definește clar sarcina echipei de evaluare în comun. Misiunea echipei de evaluare în comun este să evalueze documentele înaintate de serviciul tehnic solicitant și să desfășoare o evaluare la fața locului.

7.3. Autoritatea competentă stabilește, de comun acord cu serviciul tehnic și cu echipa de evaluare desemnată, data și programul evaluării. Cu toate acestea, este responsabilitatea autorității competente să încerce stabilirea unei date care este compatibilă cu planul de supraveghere și reevaluare.

7.4. Autoritatea competentă se asigură că echipa de evaluare în comun are la dispoziție documentele necesare care stabilesc criteriile, evidențele evaluărilor anterioare precum și documentele și evidențele relevante ale serviciului tehnic.

8. Evaluarea la fața locului

Echipa de evaluare în comun efectuează evaluarea serviciului tehnic în sediul serviciului tehnic în care se desfășoară una sau mai multe din activitățile esențiale și, după caz, efectuează o evaluare vizuală și în alte sedii selecționate în care funcționează respectivul serviciu tehnic.

9. Analiza constatărilor și raportul de evaluare

9.1. Echipa de evaluare în comun analizează toate informațiile și elementele relevante colectate în timpul examinării documentelor și a înregistrărilor și în timpul evaluării la fața locului. Analiza respectivă trebuie să fie îndeajuns de amănunțită pentru a permite echipei să determine gradul de competență și de conformitate ale serviciului tehnic cu cerințele privind desemnarea.

9.2. Procedurile de raportare ale autorității competente trebuie să asigure îndeplinirea următoarelor cerințe.

9.2.1. Înainte de a pleca de la fața locului, echipa de evaluare în comun organizează o întâlnire cu serviciul tehnic. În cadrul respectivei întâlniri, echipa de evaluare în comun furnizează un raport scris și/sau oral privind constatările formulate în urma analizei. Serviciului tehnic i se oferă ocazia de a pune întrebări cu privire la constatările echipei de evaluare în comun, inclusiv, după caz, asupra neconformității și asupra fundamentării acesteia.

9.2.2. Un raport scris privind rezultatul evaluării este supus în cel mai scurt timp atenției serviciului tehnic. Raportul de evaluare respectiv trebuie să conțină comentarii privind competența și conformitatea și trebuie să identifice neconformitatea, după caz, care trebuie corectată în vederea îndeplinirii tuturor cerințele necesare pentru desemnare.

9.2.3. Serviciul tehnic este invitat să formuleze un răspuns la raportul de evaluare și să descrie acțiunile specifice întreprinse sau pe care intenționează să le întreprindă, într-o perioadă de timp determinată, pentru a corecta neconformitatea identificată.

9.3. Autoritățile competente se asigură că soluțiile serviciului tehnic sunt suficiente și eficiente pentru corectarea neconformității. Dacă soluțiile serviciului tehnic sunt considerate insuficiente, se solicită informații suplimentare. În plus, se pot solicita dovezi ale punerii în aplicare eficace a acțiunilor sau se poate efectua o evaluare a evoluției ulterioare pentru a verifica punerea în aplicare eficace a acțiunilor corective.

9.4. Raportul de evaluare va include cel puțin următoarele:

(a) identificarea unică a serviciului tehnic,

(b) data (datele) evaluării la fața locului,

(c) numele auditorului (auditorilor) și/sau expertului (experților) implicat (implicați) în evaluare;

(d) identificarea unică a tuturor sediilor evaluate;

(e) domeniul de aplicare propus pentru desemnare, care a fost evaluat,

(f) o declarație privind adecvarea organizării interne și a procedurilor adoptate de serviciul tehnic pentru a fundamenta competența sa, așa cum sunt ele determinate ca urmare a îndeplinirii cerințelor pentru desemnare;

(g) informații privind remedierea tuturor neconformităților;

(h) o recomandare, după caz, de confirmare sau desemnare a solicitantului ca serviciu tehnic, precizându-se, domeniul de aplicare al desemnării.

10. Acordarea, confirmarea sau extinderea unei desemnări

10.1. În cel mai scurt timp posibil, autoritatea competentă trebuie să decidă cu privire la acordarea, confirmarea sau prelungirea desemnării pe baza raportului (rapoartelor) de evaluare și a altor informații relevante.

10.2. Autoritatea competentă eliberează un certificat serviciului tehnic. Respectivul certificat trebuie să identifice următoarele elemente:

(a) identitatea și logoul autorității competente;

(b) identificarea unică a serviciului tehnic desemnat,

(c) data efectivă a desemnării și data expirării acesteia;

(d) o scurtă indicație sau referință cu privire la domeniul de aplicare al desemnării (actele de reglementare relevante sau părți din acestea);

(e) o declarație de conformitate și o referință la prezentul regulament.

11. Reevaluarea și supravegherea

11.1. Reevaluarea este similară evaluării inițiale cu excepția faptului că se ia în calcul experiența acumulată cu prilejul evaluărilor anterioare. Evaluările la fața locului efectuate în scopul supravegherii sunt mai puțin cuprinzătoare decât cele care sunt efectuate în scopul reevaluării.

11.2. Autoritatea competentă elaborează planul de reevaluare și de supraveghere pentru fiecare serviciu tehnic desemnat astfel încât elementele reprezentative pentru domeniul de aplicare al desemnării să fie evaluate în mod regulat.

Intervalul dintre evaluările la fața locului, fie în scopul reevaluării, fie pentru supraveghere, depinde de stabilitatea de care serviciul tehnic a dat dovadă.

11.3. În cazul în care, în timpul supravegherii sau reevaluării, este identificată o neconformitate, autoritatea competentă definește termene stricte pentru acțiunile corective care urmează să fie luate.

11.4. În cazul în care acțiunile corective sau de ameliorare nu au fost inițiate în termenele convenite sau sunt considerate insuficiente, autoritatea competentă adoptă măsuri adecvate, cum ar fi o evaluare suplimentară, suspendarea sau retragerea desemnării pentru una sau mai multe din activitățile pentru care a fost desemnat serviciul tehnic.

11.5. În cazul în care autoritatea competentă decide să suspende sau să retragă desemnarea unui serviciu tehnic, ea informează serviciul tehnic cu privire la decizia sa printr-o scrisoare recomandată. În orice caz, autoritatea competentă adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura continuitatea activităților aflate deja în desfășurare în cadrul serviciului tehnic.

12. Înregistrarea datelor privind serviciile tehnice desemnate

12.1. Autoritatea competentă păstrează înregistrări cu privire la serviciile tehnice pentru a demonstra că cerințele privind desemnarea, inclusiv referitoare la competență, au fost îndeplinite în mod adecvat.

12.2. Autoritatea competentă asigură securitatea evidențelor privind serviciile tehnice, pentru garantarea confidențialității.

12.3. Înregistrările privind serviciile tehnice trebuie să includă cel puțin următoarele elemente:

(a) corespondența relevantă,

(b) datele și rapoartele privind evaluarea;

(c) copii ale certificatelor de desemnare.

ANEXA IV

PROCEDURI PRIVIND CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

1. Obiective

1.1. Procedura privind conformitatea producției vizează asigurarea conformității fiecărui vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată, piesă sau echipament produse cu tipul omologat.

1.2. Procedura privind conformitatea producției include întotdeauna evaluarea sistemelor de management al calității la care se face referire la punctul 2 ca „evaluare inițială”, precum și verificarea subiectului omologării de tip și a controalelor vizând produsul, denumite la punctul 3 „măsuri privind conformitatea produselor”.

2. Evaluarea inițială

2.1. Înainte de acordarea omologării de tip, autoritatea de omologare verifică dacă producătorul a pus în aplicare măsuri și proceduri satisfăcătoare pentru a asigura conformitatea fiecărui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată sau piesă și echipament produse cu tipul omologat.

2.2. Orientările pentru desfășurarea evaluărilor respective pot fi găsite în standardul EN ISO 19011:2011 – Linii directoare pentru auditarea sistemelor de management.

2.3. Respectarea cerințelor de la punctul 2.1 este verificată de o manieră satisfăcătoare pentru autoritatea de omologare, după cum urmează:

Autoritatea de omologare trebuie să fie satisfăcută de evaluarea inițială și de măsurile privind conformitatea produselor menționate la punctul 3, luând în considerare, în funcție de necesități, una din măsurile menționate la punctele 2.3.1-2.3.3 sau o combinație a respectivelor măsuri, integral sau parțial.

2.3.1. Evaluarea inițială și verificarea măsurilor privind conformitatea produsului se efectuează de autoritatea de omologare sau de organismul desemnat în acest scop de autoritatea de omologare.

2.3.1.1. Pentru a stabili amploarea evaluării inițiale, autoritatea de omologare poate lua în considerare următoarele informații:

(a) dacă certificarea producătorului este similară cu cea descrisă la punctul 2.3.3, dar care nu a fost acceptată sau recunoscută conform punctului respectiv;

(b) în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate, evaluările sistemelor de calitate care au fost efectuate de producătorul (producătorii) vehiculelor la sediul producătorului sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, conform uneia sau mai multor specificații ale sectorului industrial care satisfac cerințele cuprinse în standardele EN ISO 9001:2015 sau ISO/TS16949:2009.

(c) dacă în unul dintre statele membre, una sau mai multe omologări de tip ale producătorului au fost retrase recent, din cauza controlului necorespunzător a conformității producției. În acest caz, evaluarea inițială de către autoritatea de omologare nu se limitează la acceptarea certificării sistemului de calitate al producătorului, dar include o verificare a implementării tuturor îmbunătățirilor necesare pentru asigurarea unui control eficient, astfel încât vehiculele, componentele, sistemele sau unitățile tehnice separate să fie produse în conformitate cu tipul omologat.

2.3.2. Evaluarea inițială și verificarea măsurilor privind conformitatea produsului pot fi efectuate și de autoritatea de omologare a altui stat membru sau de organismul desemnat în acest scop de autoritatea de omologare.

2.3.2.1. În acest caz, autoritatea de omologare din celălalt stat membru întocmește o declarație de conformitate care evidențiază domeniile și condițiile de producție abordate de autoritatea de omologare ca fiind relevante pentru produsul (produsele) supus(e) omologării de tip și pentru actele de reglementare în temeiul cărora aceste produse urmează să fie omologate de tip.

2.3.2.2. La primirea unei cereri de furnizare a unei declarații de conformitate din partea autorității de omologare a unui stat membru care acordă omologare de tip, autoritatea de omologare a altui stat membru trimite imediat declarația de conformitate respectivă sau informează autoritatea de omologare respectivă că nu poate furniza o astfel de declarație.

2.3.2.3. Declarația de conformitate cuprinde cel puțin următoarele elemente:

(a)	Grupul sau societatea	(de exemplu, XYZ Automobile)
(b)	Organizația specifică	(de exemplu, divizia regională)
(c)	Uzine/locații	[de exemplu, uzina de motoare 1 (în țara A) — uzina de vehicule 2 (în țara B)]
(d)	Gama vehiculului/componentei	(de exemplu, toate modelele din categoria M_1)
(e)	Zone evaluate	(de exemplu, asamblare motoare, presare și asamblare caroserii, asamblare vehicule)
(f)	Documente examinate	(de exemplu, manualul și procedurile de calitate ale firmei și ale uzinei)
(g)	Data evaluării	(de exemplu, audit efectuat în perioada zz/ll/aaaa - zz/ll/aaaa)
(h)	Data vizitei de monitorizare planificate	(de exemplu, zz/ll/aaaa)

2.3.3. Autoritatea de omologare poate accepta și certificarea producătorului conform standardului EN ISO 9001:2015 sau ISO/TS16949:2009 [domeniul de aplicare al certificatului respectiv acoperă, în acest caz, produsul/produsele care urmează a fi omologat(e)] sau unui standard echivalent de certificare drept îndeplinire a cerințelor de evaluare inițială de la punctul 2.3, cu condiția ca, într-adevăr, conformitatea producției să fie vizată de sistemul de management al calității și ca omologarea de tip producătorului să nu fi fost retrasă astfel cum se menționează la punctul 2.3.1.1 litera (c). Producătorul trebuie să ofere detalii privind certificarea și informează autoritatea de omologare cu privire la orice modificare referitoare la valabilitatea sau la obiectul certificării.

2.4. În scopul omologării de tip a vehiculului, nu este necesar ca evaluările inițiale efectuate pentru acordarea omologării de tip a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate ale vehiculului să fie repetate, însă trebuie completate de o evaluare care să vizeze locurile de producție și activitățile de asamblare a întregului vehicul și care nu au fost incluse în evaluările inițiale.

3. Măsuri privind conformitatea produselor

3.1. Fiecare vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, piesă sau element de echipament omologate în temeiul unui regulament ONU anexat la Acordul din 1958 revizuit și la prezentul regulament trebuie să fie fabricate în așa fel încât să se conformeze tipului omologat, îndeplinind cerințele prezentei anexe, ale regulamentului ONU menționat și ale prezentului regulament.

3.2. Înainte de acordarea unei omologări de tip în temeiul prezentului regulament și al unui regulament ONU anexat la Acordul din 1958 revizuit, autoritatea de omologare verifică existența unor măsuri adecvate privind conformitatea produselor și a unor planuri de control documentate, care trebuie convenite împreună cu producătorul pentru fiecare omologare, în vederea efectuării, la anumite intervale, a încercărilor sau a verificărilor conexe, necesare pentru a verifica continuitatea conformității cu tipul omologat, incluzând, după caz, încercările specificate în prezentul regulament și în regulamentul ONU menționat.

3.3. În special, titularul omologării de tip:

3.3.1. asigură existența și aplicarea procedurilor pentru controlul eficace al conformității vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor sau echipamentelor cu tipul omologat;

3.3.2. are acces la echipamentele de încercare sau la alte echipamente corespunzătoare necesare pentru verificarea conformității cu fiecare tip omologat;

3.3.3. asigură înregistrarea datelor rezultate din încercări sau din verificări, precum și disponibilitatea documentelor anexate pentru o perioadă de până la 10 ani, care se stabilește de comun acord cu autoritatea de omologare;

3.3.4. analizează rezultatele fiecărui tip de încercare sau de verificare pentru a verifica și a asigura stabilitatea caracteristicilor produsului, cu toleranțele admise în cadrul producției industriale;

3.3.5. se asigură că pentru fiecare tip de produs, sunt efectuate cel puțin verificările prevăzute în prezentul regulament și încercările prevăzute în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II;

3.3.6. se asigură că orice set de eșantioane sau de elemente de încercare care dovedesc neconformități la încercarea dată determină o nouă eșantionare și încercare. Se iau toate măsurile necesare pentru a readuce procesul de producție la starea în care se asigură conformitatea cu tipul omologat;

3.4. În cazul omologărilor de tip treptate, mixte sau în mai multe etape, autoritatea de omologare care acordă omologare de tip pentru un vehicul întreg poate solicita detalii specifice privind respectarea cerințelor de conformitate a producției stipulate în prezenta anexă de la orice autoritate de omologare care a acordat omologarea de tip a oricărui sistem, componentă sau unitate tehnică separată relevante.

3.5. Autoritatea de omologare care acordă omologare de tip pentru un vehicul întreg și care nu este satisfăcută de informațiile raportate, menționate la punctul 3.4, și care a comunicat acest lucru în scris producătorului în cauză și autorității de omologare care a acordat omologarea de tip a sistemului, componentei sau unității tehnice separate, solicită efectuarea de audituri sau verificări suplimentare privind conformitatea producției, care se efectuează la sediul producătorului (producătorilor) sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate respective. Rezultatele acestor audituri sau verificări suplimentare privind conformitatea producției se pun imediat la dispoziția autorității de omologare respective.

3.6. În cazul în care se aplică punctele 3.4 și 3.5, iar rezultatele auditurilor sau verificărilor suplimentare nu se dovedesc a fi satisfăcătoare în opinia autorității de omologare care acordă omologarea de tip a întregului vehicul, producătorul asigură restabilirea conformității producției cât de curând posibil prin acțiuni corective considerate satisfăcătoare atât de către autoritatea de omologare respectivă, precum și de către autoritatea care acordă omologarea de tip a sistemului, componentei sau unității tehnice separate.

4. Măsuri privind verificarea continuă

4.1. Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip poate oricând să verifice metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție, prin audituri periodice. În acest scop, producătorul permite accesul autorității respective la punctele de producție, inspecție, încercare, depozitare și distribuție și furnizează toate informațiile necesare legate de documentațiile și evidențele sistemului de management al calității.

4.1.1. Abordarea normală a acestor tipuri de audituri periodice este monitorizarea eficacității continue a procedurilor prevăzute la punctele 2 și 3 (evaluare inițială și măsuri privind conformitatea produselor).

4.1.1.1. Activitățile de supraveghere desfășurate de serviciile tehnice (desemnate sau recunoscute în condițiile precizate la punctul 2.3.3) trebuie să fie recunoscute ca satisfăcând cerințele de la punctul 4.1.1 privind procedurile prevăzute la evaluarea inițială.

4.1.1.2. Frecvența normală a verificărilor efectuate de autoritatea de omologare (alta decât cele menționate la punctul 4.1.1.1) trebuie stabilită astfel încât reexaminarea controalelor relevante efectuate în conformitate cu punctele 2 și 3 să fie asigurată la intervale calculate în baza unei metodologii de evaluare a riscurilor conforme cu standardul internațional ISO 31000:2018 – Managementul riscurilor – Principii și orientări, iar aceste verificări trebuie să fie efectuate, în orice caz, cel puțin o dată la trei ani. Această metodologie trebuie să țină seama de orice neconformitate semnalată de alt stat membru în contextul articolului 54 alineatul (1).

4.2. La fiecare reexaminare, evidențele privind încercările și verificările și evidențele privind producția, în special evidențele privind încercările și verificările care au fost documentate conform punctului 2.2, se pun la dispoziția inspectorului.

4.3. Inspectorul poate selecționa eșantioane în mod aleatoriu pentru a le supune încercărilor în laboratorul producătorului sau în instalațiile serviciului tehnic. Într-un astfel de caz, trebuie efectuate numai încercări fizice. Numărul minim de eșantioane se poate stabili în funcție de rezultatele verificării proprii a producătorului.

4.4. Inspectorul care este de părere că nivelul de control este nesatisfăcător sau care consideră necesară verificarea valabilității încercărilor efectuate în conformitate cu punctul 4.2 selectează eșantioane care se trimit serviciilor tehnice spre a fi supuse încercărilor fizice conform cerințelor privind conformitatea producției, prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa II.

4.5. În cazul în care, în timpul unei inspecții sau al unei revizii de monitorizare, se constată că rezultatele sunt nesatisfăcătoare, autoritatea de omologare ia toate măsurile necesare pentru a asigura restabilirea conformității producției de către producător în cel mai scurt termen posibil.

4.6. În cazurile în care respectarea unor regulamente ONU este impusă prin prezentul regulament, producătorul poate opta să aplice prezenta anexă ca o alternativă echivalentă la cerințele de conformitate a producției din regulamentele respective ONU. Totuși, în cazul în care se aplică punctele 4.4 sau 4.5, trebuie îndeplinite în mod satisfăcător toate cerințele separate de conformitate a producției cuprinse în regulamentele ONU până când autoritatea de omologare decide că conformitatea producției a fost restabilită.

ANEXA V

LIMITE PENTRU SERII MICI ȘI SFÂRȘIT DE SERIE

A. LIMITE CANTITATIVE ANUALE PENTRU SERII MICI

1. Numărul de unități aparținând unui tip de vehicul care urmează să fie înmatriculate, puse la dispoziție pe piață sau puse în funcțiune anual în cadrul Uniunii nu poate depăși, prin aplicarea articolului 41, limitele cantitative anuale indicate în următorul tabel pentru categoria de vehicule în cauză.

Categoria	Unități
M_1	1 500
M_2, M_3	0
N_1	1 500
N_2, N_3	0 până la data aplicării actelor delegate menționate la articolul 41 alineatul (5). 1 500 după această dată
O_1, O_2	0
O_3, O_4	0

2. Numărul de unități aparținând unui tip de vehicul care urmează să fie înmatriculate, puse la dispoziție pe piață sau puse în funcțiune anual într-un stat membru este fixat de statul membru respectiv, fără a depăși, prin aplicarea articolului 42, limitele cantitative anuale indicate în următorul tabel pentru categoria de vehicule în cauză:

Categoria	Unități
M_1	250
M_2, M_3	250
N_1	250
N_2, N_3	250
O_1, O_2	500
O_3, O_4	250

B. LIMITE PENTRU VEHICULE DE SFÂRȘIT DE SERIE

Numărul maxim de vehicule complete și completate puse în funcțiune în fiecare stat membru în baza procedurii „sfârșit de serie” este limitat la unul dintre cazurile următoare, la opțiunea statului membru:

1. numărul maxim de vehicule de unul sau mai multe tipuri nu poate depăși 10 % în cazul categoriei M_1, iar în cazul celorlalte categorii, 30 % din numărul vehiculelor de toate tipurile vizate puse în funcțiune în respectivul stat membru în anul anterior. În cazul în care 10 % sau, respectiv, 30 % reprezintă mai puțin de 100 de vehicule, atunci statul membru poate autoriza punerea în funcțiune a cel mult 100 de vehicule;

2. numărul de vehicule de orice tip este limitat la acelea pentru care s-a acordat, la data fabricației sau după data fabricației vehiculului, un certificat de conformitate valabil și care a rămas valabil cel puțin trei luni de la data eliberării, dar care și-a pierdut ulterior valabilitatea ca urmare a intrării în vigoare a unui act de reglementare.

ANEXA VI

LISTA COMPONENTELOR SAU A ECHIPAMENTELOR CARE POT PREZENTA UN RISC IMPORTANT PENTRU FUNCȚIONAREA CORECTĂ A SISTEMELOR CU ROL ESENȚIAL ÎN SIGURANȚA VEHICULULUI SAU PENTRU PERFORMANȚELE SALE DE PROTECȚIE A MEDIULUI, CERINȚELE LEGATE DE FUNCȚIONAREA ACESTORA, PROCEDURILE DE ÎNCERCARE ADECVATE, DISPOZIȚII DE MARCARE ȘI AMBALARE

I. Piese sau echipamente cu rol esențial în siguranța vehiculului

Nr. crt.	Descrierea rubricii	Cerințe de performanță	Procedura de încercare	Cerințe de marcare	Cerințe de ambalare
1	[…]				
2					
3					

II. Piese sau echipamente cu impact semnificativ asupra performanței de mediu a vehiculului

Nr. crt.	Descrierea rubricii	Cerințe de performanță	Procedura de încercare	Cerințe de marcare	Cerințe de ambalare
1	[…]				
2					
3					

ANEXA VII

ACTE DE REGLEMENTARE PENTRU CARE UN PRODUCĂTOR
POATE FI DESEMNAT DREPT SERVICIU TEHNIC

1. Obiectivele și domeniul de aplicare

1.1. Prezenta anexă stabilește lista actelor de reglementare pentru care serviciul tehnic intern al unui producător poate fi desemnat drept serviciu tehnic în conformitate cu articolul 72 alineatul (1).

1.2. De asemenea, anexa include dispoziții corespunzătoare privind desemnarea unui serviciu tehnic intern al unui producător ca serviciu tehnic, care trebuie aplicate în cadrul omologării de tip a vehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate vizate de partea I a anexei II.

1.3. Cu toate acestea, prezenta anexă nu se aplică producătorilor care solicită omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici, astfel cum se prevede la articolul 41.

2. Desemnarea unui serviciu tehnic intern al unui producător ca serviciu tehnic

2.1. Un serviciu tehnic intern al unui producător desemnat drept serviciu tehnic este un producător care a fost desemnat de autoritatea de omologare de tip drept laborator de încercare destinat efectuării de încercări de omologare în numele ei.

Expresia „efectuarea de încercări” nu este limitată la măsurarea performanțelor, ci acoperă, de asemenea, înregistrarea rezultatelor încercărilor și transmiterea către autoritatea de omologare de tip a unui raport care să conțină concluziile relevante.

Aceasta include și verificarea respectării acelor dispoziții pentru care măsurătorile nu sunt neapărat necesare, cum este cazul evaluării proiectării în raport cu cerințele legislative.

3. Lista actelor de reglementare și a restricțiilor

	Obiect	Referința actului de reglementare
4A	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010
7A	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 28
10A	Compatibilitate electromagnetică	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 10
18A	Plăcuța regulamentară a producătorului și VIN	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 19/2011
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010
33A	Amplasamentul și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 121
34A	Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 672/2010
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010
36A	Sisteme de încălzire	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 122 Cu excepția dispozițiilor din anexa 8 referitoare la încălzitoarele cu ardere de GPL și la sistemele de încălzire cu GPL

	Obiect	Referința actului de reglementare
37A	Apărătoare roți	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1009/2010
44A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012
45A	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 43 Limitat la dispozițiile cuprinse în anexa 21
46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 458/2011
48A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012
49A	Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 61
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55 Limitat la dispozițiile cuprinse în anexa 5 (până la punctul 8, inclusiv) și în anexa 7
61	sistem de aer condiționat.	Directiva 2006/40/CE

Apendice

Desemnarea unui serviciu tehnic intern al unui producător
drept serviciu tehnic și subcontractarea

1. Considerații generale

1.1. Desemnarea și notificarea unui serviciu tehnic intern al unui producător ca serviciu tehnic se realizează în conformitate cu articolele 68-81 și orice subcontractare se efectuează în conformitate cu prezentul apendice.

2. Subcontractarea

2.1. În conformitate cu dispozițiile articolului 71 alineatul (1), un serviciu tehnic poate numi un subcontractant pentru efectuarea încercărilor în numele lui.

2.2. În sensul prezentului apendice „Subcontractant” înseamnă fie o filială a serviciului tehnic căreia serviciul tehnic îi încredințează activitățile de încercare în cadrul organizației lui, fie un terț care semnează un contract cu serviciul tehnic respectiv pentru a efectua activități de încercare.

2.3. Apelarea la serviciile unui subcontractant nu scutește serviciul tehnic de obligația de a respecta dispozițiile articolelor 69, 70, 80 și 81, în special pe cele referitoare la calificările serviciilor tehnice și la conformitatea cu standardul EN ISO/IEC 17025:2005.

2.4. Punctul 2 din anexa VII se aplică subcontractantului.

3. Raportul de încercare

Rapoartele de încercare se întocmesc în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 30 alineatul (3).

ANEXA VIII

CONDIȚII PENTRU UTILIZAREA METODELOR DE ÎNCERCARE VIRTUALĂ DE CĂTRE UN PRODUCĂTOR SAU UN SERVICIU TEHNIC

1. Obiectivele și domeniul de aplicare

Prezenta anexă stabilește dispoziții privind încercarea virtuală în conformitate cu articolul 30 alineatul (7).

2. Lista actelor de reglementare

	Obiect	Referința actului de reglementare
3B	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (RUPD) și instalarea acestora; protecție antiîmpănare spate (RUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58
6A	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (scări de acces, trepte și mânere)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012
6B	Broaște și elemente de susținere a ușilor	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 11
8A	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46
12A	Amenajări interioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 21
16A	Proeminențe exterioare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 26
20A	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48

	Obiect	Referința actului de reglementare
27A	Dispozitiv de remorcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010
32A	Câmpul de vizibilitate spre înainte	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 125
35A	Dispozitive de ștergere și de spălare a parbrizului	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010
37A	Apărătoare roți	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1009/2010
42A	Protecția laterală a vehiculelor de marfă	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 73
48A	Platforme de încărcare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012
49A	Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 61
50A	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55
50B	Dispozitivul de cuplare strânsă (CCD); montarea unui tip omologat de CCD	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 102
52A	Vehicule din categoriile M_2 și M_3	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 107
52B	Rezistența suprastructurii vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 66
57A	Dispozitive de protecție antiîmpănare față (FUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (FUP)	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 93

Apendicele 1

Condiții generale de utilizare a metodelor de încercare virtuală

1. Model de încercare virtuală

Următorul model trebuie folosit drept structură de bază pentru descrierea și efectuarea testării virtuale:

(a) scop;

(b) modelul structurii;

(c) condiții limită;

(d) parametri de încărcare;

(e) calcul;

(f) evaluare;

(g) documentație.

2. Reguli fundamentale ale simulării pe calculator și ale calculării

2.1. Model matematic

Modelul matematic trebuie pus la dispoziție de către producător. El trebuie să reflecte complexitatea structurii vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate care urmează să fie supusă încercării în raport cu cerințele actului de reglementare relevant și cu condițiile limită precizate în act.

Aceleași prevederi se aplică în cazul încercării componentelor sau unităților tehnice separate în mod independent de vehicul.

2.2. Procesul de validare a modelului matematic

Modelul matematic trebuie validat prin comparație cu condițiile reale de încercare.

În acest scop, trebuie efectuată o încercare fizică în vederea comparării rezultatelor obținute în cazul utilizării modelului matematic cu rezultatele obținute în urma încercării fizice. Trebuie demonstrată comparabilitatea rezultatelor încercărilor. Producătorul sau serviciul tehnic întocmește un raport de validare și îl transmite autorității de omologare.

Orice modificare adusă modelului matematic sau programului informatic susceptibilă să afecteze validarea raportului trebuie semnalată autorității de omologare, care poate solicita efectuarea unui nou proces de validare.

Diagrama procesului de validare este prezentată în apendicele 3.

2.3. Documentare

Datele și instrumentele auxiliare folosite pentru simulare și calcule se pun la dispoziția serviciului tehnic de către producător și sunt documentate în mod corespunzător.

3. Instrumente și asistență

La solicitarea autorității de omologare sau a serviciului tehnic, producătorul furnizează sau permite accesul serviciului tehnic respectiv la instrumentele necesare pentru efectuarea încercării virtuale, inclusiv la software-ul corespunzător.

În plus, producătorul oferă asistență adecvată serviciului tehnic.

Acordarea de acces și de asistență unui serviciu tehnic de către producător nu elimină nicio obligație a serviciului tehnic în ceea ce privește calificările personalului propriu, plata drepturilor de licență și confidențialitate.

Apendicele 2

Condiții specifice pentru utilizarea metodelor de încercare virtuală

1. Lista actelor de reglementare

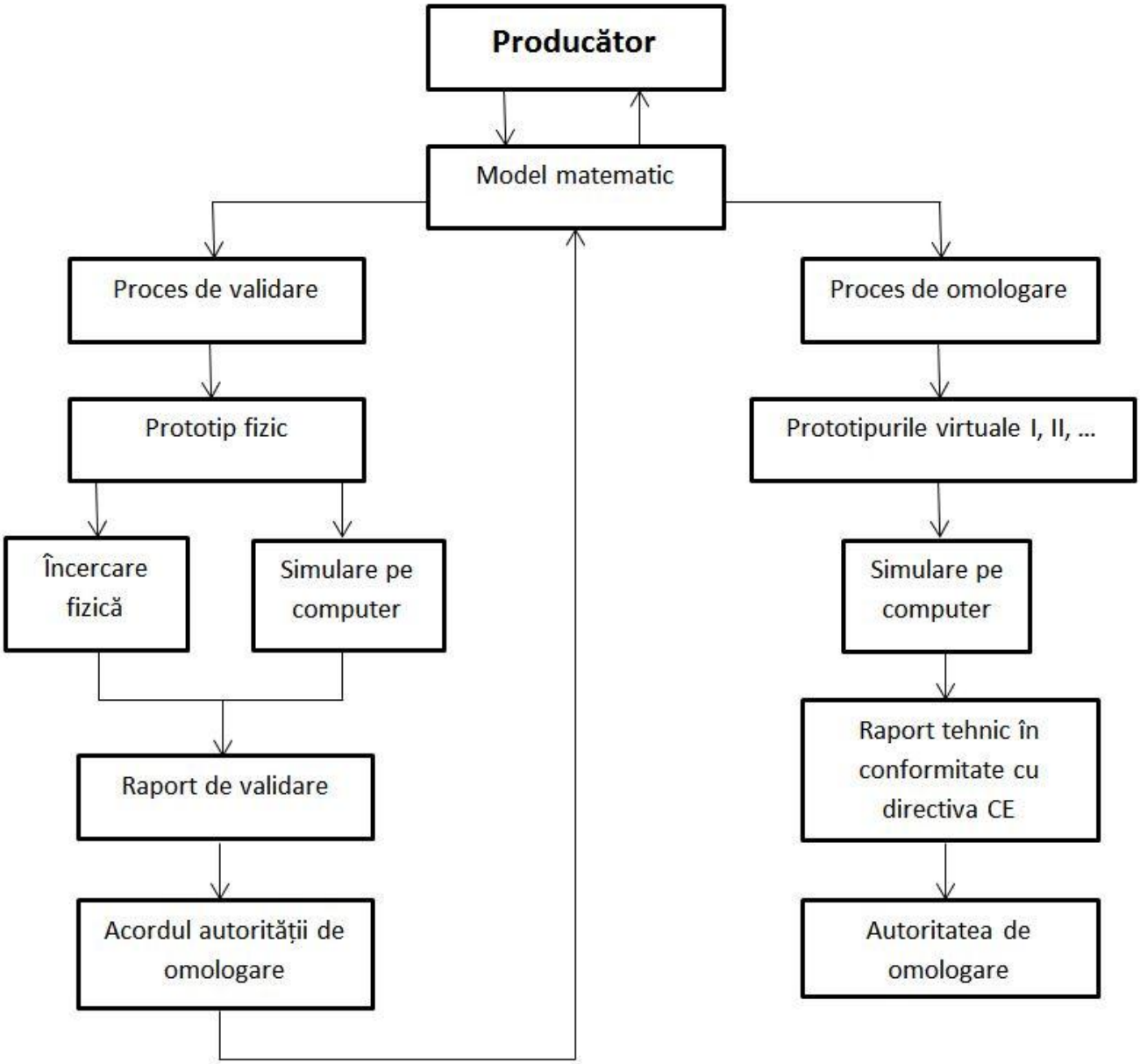
	Referința actului de reglementare	Anexă și puncte	Condiții specifice
3B	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 58	Punctele 2.3, 7.3 și 25.6 din Regulamentul ONU nr. 58.	Dimensiuni și rezistența la forțe.
6A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 130/2012	Anexa II, părțile 1 și 2 din Regulamentul (UE) nr. 130/2012.	Dimensiunile scărilor de acces, ale treptelor și ale mânerelor.
6B	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 11	Anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 11. Anexa 4 punctul 2.1 la Regulamentul ONU nr. 11. Anexa 5 la Regulamentul ONU nr. 11.	Încercări privind rezistența la tracțiune și rezistența încuietorilor la accelerare.
8A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 46	Punctul 15.2.4 din Regulamentul ONU nr. 46.	Câmpuri de vizibilitate prescrise ale oglinzilor retrovizoare.
12A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 21	(a) Punctele 5-5.7 din Regulamentul ONU nr. 21. (b) Punctul 2.3 din Regulamentul ONU nr. 21.	(a) Măsurarea tuturor razelor de curbură și a tuturor proiecțiilor, cu excepția acelor cerințe în cazul cărora trebuie aplicată o forță pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile. (b) Determinarea zonei de impact a capului.

	Referința actului de reglementare	Anexă și puncte	Condiții specifice
16A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 26	Punctul 5.2.4 din Regulamentul ONU nr. 26 Toate dispozițiile de la punctul 5 (Cerințe generale) și de la punctul 6 (Cerințe speciale) din Regulamentul ONU nr. 26.	Măsurarea tuturor razelor de curbură și a tuturor proiecțiilor, cu excepția acelor cerințe în cazul cărora trebuie aplicată o forță pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile.
20A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 48	Punctul 6. (Cerințe individuale) și anexele 4, 5 și 6 la Regulamentul ONU nr. 48.	Turul de încercare prevăzut la punctul 6.22.9.2.2 trebuie efectuat pe un vehicul real.
27A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010	Anexa II punctul 1.2 la Regulamentul (UE) nr. 1005/2010.	Forța statică de tracțiune și de presiune.
32A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 125	Punctul 5 (Specificații) din Regulamentul ONU nr. 125.	Obstrucții și câmpul vizual.
35A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010	Anexa III punctele 1.1.2 și 1.1.3 la Regulamentul (UE) nr. 1008/2010.	Determinarea doar a câmpului ștergătorului de parbriz.
37A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1009/2010	Anexa II punctul 2 la Regulamentul (UE) nr. 1009/2010.	Verificarea cerințelor dimensionale.
42A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 73	Punctul 12.10 din Regulamentul ONU nr. 73.	Măsurarea rezistenței la o forță orizontală și măsurarea deformării.

	Referința actului de reglementare	Anexă și puncte	Condiții specifice
48A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012	(a) Anexa I partea B punctele 7 și 8 la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012. (b) Anexa I partea C punctele 6 și 7 la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012.	(a) Verificarea conformității cu cerințele de manevrabilitate, inclusiv manevrabilitatea vehiculelor prevăzute cu axe liftabile sau descărcabile. (b) Măsurarea balansului posterior maxim.
49A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 61	Punctele 5 și 6 din Regulamentul ONU nr. 61.	Măsurarea tuturor razelor de curbură și a tuturor proiecțiilor, cu excepția acelor cerințe în cazul cărora trebuie aplicată o forță pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile.
50A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 55	(a) Anexa 5 „Cerințele privind dispozitivele de cuplare mecanică” din Regulamentul ONU nr. 55. (b) Anexa 6 punctul 1.1 la Regulamentul ONU nr. 55. (c) Anexa 6 punctul 3 la Regulamentul ONU nr. 55.	(a) Toate dispozițiile de la punctele 1-8 inclusiv. (b) Încercările privind rezistența cuplajelor mecanice de concepție simplă pot fi înlocuite cu încercări virtuale. (c) Punctele 3.6.1. (Încercarea privind rezistența), 3.6.2. (Rezistența la flambare) și 3.6.3. (Rezistența la încovoiere).
52A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 107	Anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 107.	Punctul 7.4.5 (metoda de calcul).
52B	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 66	Anexa 9 la Regulamentul ONU nr. 66.	Simularea computerizată a încercării prin răsturnare pe vehicule complete ca metodă echivalentă de omologare.
57A	Regulamentul (CE) nr. 661/2009 Regulamentul ONU nr. 93	Anexa 5 punctul 3 la Regulamentul ONU nr. 93.	Măsurarea rezistenței la o forță orizontală și măsurarea deformării.

Apendicele 3

Procesul de validare



ANEXA IX

PROCEDURI DE URMAT
ÎN CURSUL OMOLOGĂRII DE TIP ÎN MAI MULTE ETAPE

1. Obligațiile producătorilor

1.1. Îndeplinirea satisfăcătoare a procesului de omologare de tip în mai multe etape necesită acțiunea conjugată a tuturor producătorilor implicați. Pentru aceasta, înainte de prima etapă de acordare a omologării de tip și a etapelor următoare, autoritățile de omologare trebuie să se asigure de existența unor acorduri corespunzătoare între producătorii respectivi în vederea furnizării și schimbului de informații și de documente între aceștia, astfel încât tipul de vehicul completat să îndeplinească cerințele tehnice ale tuturor actelor de reglementare relevante enumerate în anexa II. Aceste date trebuie să conțină în special informații despre omologările sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate și despre elementele vehiculului care fac parte din vehiculul incomplet, dar care nu sunt încă omologate de tip.

1.2. În cadrul unui proces de omologare de tip în mai multe etape, fiecare producător implicat este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției tuturor sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate produse sau adăugate de acesta în raport cu stadiul anterior de fabricație. Producătorul din etapa ulterioară nu este responsabil pentru acele părți care au fost omologate într-o etapă anterioară, cu excepția cazurilor în care producătorul respectiv modifică părți din vehicul într-o asemenea măsură încât omologarea de tip anterioară a acestora nu mai este valabilă.

2. Obligații ale autorităților de omologare

2.1. Autoritatea de omologare:

(a) verifică dacă toate certificatele de omologare UE de tip emise în conformitate cu actele de reglementare aplicabile pentru omologarea de tip a vehiculelor care se referă la tipul vehiculului în stadiul de completare corespunzător și respectă cerințele specificate;

(b) se asigură că toate datele relevante, ținând seama de stadiul de completare a vehiculului, sunt incluse în dosarul informativ;

(c) prin trimitere la documentație, se asigură că specificațiile vehiculului și datele conținute în dosarul informativ al vehiculului se regăsesc în datele din dosarele de omologare și în certificatele de omologare UE de tip emise în conformitate cu actele de reglementare relevante, iar în cazul unui vehicul complet, atunci când un număr de rubrică al dosarului informativ nu este inclus în dosarul de omologare al niciunui act de reglementare, confirmă că piesa sau caracteristica respectivă este conformă cu datele din dosarul informativ;

(d) efectuează sa dispune efectuarea, pe eșantion selecționat din vehiculele de tipul supus omologării, de inspecții ale părților sau ale sistemelor vehiculelor, pentru a verifica dacă vehiculul (vehiculele) este (sunt) fabricat(e) în conformitate cu datele relevante din dosarul de omologare autentificat, în conformitate cu toate actele de reglementare relevante; și

(e) acolo unde este necesar, efectuează sau dispune efectuarea verificărilor de montare necesare privind unitățile tehnice separate.

2.2. Numărul de vehicule ce trebuie inspectate conform cerințelor de la punctul 2.1 litera (d) permite o verificare corespunzătoare a diverselor combinații supuse omologării UE de tip, în conformitate cu stadiul de fabricație al vehiculului și cu criteriile următoare:

– motor;

– cutie de viteze;

– axe motoare (număr, poziție, interconectare);

– axe directoare (număr și poziție);

– tipuri de caroserie;

– număr de portiere;

– partea pe care se află volanul;

– număr de scaune;

– nivelul dotărilor.

3. Cerințe aplicabile

3.1. Omologările de tip în mai multe etape se acordă în funcție de stadiul actual de fabricație al tipului de vehicul și includ toate omologările de tip acordate pentru etapele anterioare.

3.2. În cazul omologării de tip acordate vehiculului complet, prezentul regulament (în special cerințele din anexa I și din actele specifice de reglementare enumerate în anexa II) se aplică în același mod ca în cazul în care omologarea (sau extinderea) ar fi fost acordată producătorului vehiculului de bază.

3.2.1. În cazul în care un tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată al unui vehicul nu a fost modificat, omologarea acordată sistemului, componentei sau unității tehnice separate în etapa anterioară rămâne valabilă până la data expirării primei înmatriculări menționate în actul special de reglementare.

3.2.2. În cazul în care un tip de sistem a fost modificat într-o etapă ulterioară de fabricație a vehiculului, într-o măsură în care sistemul trebuie supus unei noi încercări în scopul omologării, noua încercare se limitează doar la părțile sistemului care au fost modificate sau afectate de schimbări.

3.2.3. În cazul în care un tip de vehicul sau un tip de sistem a fost modificat de un alt producător în etapa ulterioară într-o măsură în care, cu excepția numelui producătorului, acesta poate fi totuși considerat ca fiind de același tip, cerința aplicabilă pentru tipurile existente poate fi aplicată în continuare, cu condiția ca data primei înmatriculări din actul de reglementare relevant să nu fi fost atinsă.

3.2.4. Schimbarea categoriei unui vehicul duce la aplicarea cerințelor relevante pentru noua categorie de vehicule. Certificatele de omologare UE de tip din fosta categorie sunt acceptate, cu condiția ca cerințele pe care trebuie să le îndeplinească vehiculul să fie identice sau mai stricte decât cele care se aplică pentru noua categorie.

3.3. Sub rezerva acordului autorității de omologare, o omologare de tip pentru un vehicul complet acordată producătorului din etapa ulterioară nu trebuie neapărat extinsă sau revizuită în cazul în care o extindere acordată vehiculului din etapa anterioară nu afectează etapa ulterioară sau datele tehnice ale vehiculului. Cu toate acestea, numărul omologării de tip, inclusiv al prelungirii acordate vehiculului din etapa (etapele) anterioară (anterioare) se copiază la certificatul de conformitate al vehiculului din etapa ulterioară.

3.4. În cazul în care zona de încărcare a unui vehicul complet sau completat din categoria N sau O este modificată de un alt producător pentru adăugarea unor accesorii detașabile care să stocheze și să asigure mărfurile (de exemplu, garnituri ale zonei de încărcare, suporturi de stocare și portbagaje montate pe plafonul autovehiculului), astfel de elemente pot fi tratate ca parte a sarcinii utile, omologarea de tip nefiind necesară în cazul în care sunt îndeplinite următoarele două condiții:

(a) modificările nu afectează în niciun mod omologarea de tip a vehiculului, cu excepția creșterii masei efective a vehiculului;

(b) accesoriile adăugate pot fi îndepărtate fără a utiliza unelte speciale.

4. Identificarea vehiculului

4.1. Pentru a se asigura trasabilitatea procesului, VIN-ul prevăzut de Regulamentul (UE) nr. 19/2011 rămâne același pe parcursul tuturor etapelor ulterioare ale omologării.

4.2. La a doua etapă și la următoarele, pe lângă plăcuțele producătorului prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 19/2011, fiecare producător aplică pe vehicul o plăcuță suplimentară al cărei model este prezentat în apendicele la prezenta anexă. Această plăcuță este solid fixată, într-o poziție ușor vizibilă și accesibilă, pe o componentă a vehiculului care nu este susceptibilă de a fi înlocuită pe durata utilizării vehiculului. Această plăcuță trebuie să indice, în mod clar și astfel încât să nu poată fi șterse, următoarele informații în această ordine:

– denumirea producătorului;

– secțiunile 1, 3 și 4 din numărul de omologare UE de tip;

– etapa de omologare;

– VIN al vehiculului de bază;

– masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă a vehiculului în cazul în care valoarea s-a schimbat pe durata etapei actuale de omologare;

– masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă a combinației de vehicule (în cazul în care valoarea s-a schimbat pe durata etapei actuale de omologare și în cazul în care vehiculul este autorizat să tracteze o remorcă). „0” se utilizează în cazul în care vehiculul nu este autorizat să tracteze o remorcă;

– masa maximă tehnic admisă pe fiecare axă, precizată în ordinea dinspre față spre spate, în cazul în care valoarea s-a schimbat pe durata etapei actuale de omologare;

– în cazul unei semiremorci sau a unei remorci cu axă centrală, masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare în cazul în care valoarea s-a schimbat pe durata etapei actuale de omologare.

Dacă nu este precizat altfel la punctul 4.1 și la prezentul punct, plăcuța suplimentară trebuie să fie conformă cu cerințele prevăzute în anexele I și II la Regulamentul (UE) nr. 19/2011.

Apendice

MODELUL DE PLĂCUȚĂ SUPLIMENTARĂ A PRODUCĂTORULUI

Exemplul următor este prezentat doar cu scop orientativ.

DENUMIREA PRODUCĂTORULUI (etapa 3)
e2*201X/XX*2609
Etapa 3
WD9VD58D98D234560
1 500 kg
2 500 kg
1 – 700 kg
2 – 810 kg

ANEXA X

ACCESUL LA INFORMAȚIILE PRIVIND SISTEMELE OBD ȘI CELE REFERITOARE LA REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR

1. Introducere

Prezenta anexă stabilește cerințele tehnice pentru accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

2. Accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

2.1. Producătorii pun în aplicare dispozițiile și procedurile necesare, în conformitate cu articolul 61, pentru a se asigura că accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor este posibil prin intermediul site-urilor de internet într-un format standardizat și într-o manieră ușor accesibilă, rapidă și nediscriminatorie în raport cu conținutul furnizat sau cu accesul acordat distribuitorilor și reparatorilor agreați.

2.2. Autoritățile de omologare acordă omologarea de tip numai după ce primesc din partea producătorului un certificat privind accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

2.3. Certificatul privind accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor are rolul de dovadă a conformității cu dispozițiile articolului 64.

2.4. Certificatul privind accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor este întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în apendicele 1.

2.5. Informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor trebuie să includă următoarele elemente:

2.5.1. identificarea neechivocă a vehiculului, sistemului, componentei sau a unității tehnice separate pentru care producătorul este responsabil;

2.5.2. carnete de întreținere, cuprinzând istoricul lucrărilor de reparații și întreținere;

2.5.3. manuale tehnice;

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

2.5.5. scheme de cablaj;

2.5.6. codurile de diagnosticare a defectelor, inclusiv codurile specifice ale producătorilor;

2.5.7. numărul de identificare a etalonării software-ului aplicabil unui anumit tip de vehicul;

2.5.8. informații furnizate cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente;

2.5.9. informații privind înregistrările de date, precum și datele bidirecționale de control și încercare;

2.5.10. unitățile de lucru standard sau perioadele necesare pentru lucrările de reparații și întreținere, dacă acestea sunt comunicate distribuitorilor și reparatorilor autorizați ai producătorului, fie direct, fie prin intermediul unei părți terțe;

2.5.11. În cazul omologării în mai multe etape, informațiile solicitate la punctul 3 și toate informațiile necesare pentru a se respecta cerințele prevăzute la articolul 61.

2.6. Producătorul pune la dispoziția părților interesate următoarele informații:

2.6.1. informații relevante pentru dezvoltarea componentelor de schimb care sunt esențiale pentru funcționarea corectă a sistemului OBD;

2.6.2. informații relevante pentru dezvoltarea dispozitivelor generice de diagnosticare.

2.7. În sensul punctului 2.6.1, elaborarea componentelor de schimb nu trebuie să fie restricționată de niciuna dintre următoarele situații:

2.7.1. lipsa informațiilor pertinente;

2.7.2. cerințele tehnice referitoare la strategiile de indicare a disfuncționalităților, atunci când se depășesc pragurile OBD sau în cazul în care sistemul OBD nu este capabil să îndeplinească cerințele de bază de monitorizare OBD din prezentul regulament;

2.7.3. modificări specifice privind modul de tratare a informațiilor referitoare la OBD astfel încât să se poată evalua independent funcționarea vehiculului alimentat cu benzină sau cu gaz;

2.7.4. omologarea de tip a vehiculelor alimentate cu gaz care conțin un număr limitat de deficiențe minore.

2.8. În sensul punctului 2.6.2, atunci când producătorii folosesc instrumente de diagnosticare și încercare în conformitate cu standardele ISO 22900 – Interfețe de comunicare modulare pentru vehicule (MVCI) – și ISO 22901 – Schimburi deschise de date pentru diagnosticare (ODX) în rețelele lor proprii de franciză –, fișierele ODX trebuie să fie accesibile operatorilor independenți, pe site-ul de internet al producătorului.

2.9. În sensul sistemelor OBD, diagnosticării, reparării și întreținerii vehiculelor, fluxul direct de date referitoare la vehicul se pune la dispoziție prin intermediul portului serial de date de pe conectorul standardizat pentru transmisia de date specificat la anexa 11 apendicele 1 punctul 6.5.1.4 la Regulamentul ONU nr. 83 și în punctul 4.7.3 din anexa 9B la Regulamentul ONU nr. 49.

Atunci când vehiculul este în mișcare, datele se pun la dispoziție doar pentru funcții de citire.

3. Omologare de tip în mai multe etape

3.1. În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul final este responsabil de asigurarea accesului la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în ceea ce privește etapa sau etapele sale de fabricație și legătura cu etapa (etapele) anterioară (anterioare).

3.2. În plus, producătorul final trebuie să ofere pe site-ul său de internet următoarele informații operatorilor independenți:

3.2.1. adresa site-ului (site-urilor) de internet al (ale) producătorului (producătorilor) responsabil(i) pentru etapa (etapele) anterioară (anterioare);

3.2.2. denumirile și adresele tuturor producătorilor responsabili pentru etapa (etapele) anterioară (anterioare);

3.2.3. numărul(numerele) de omologare de tip din etapa (etapele) anterioară (anterioare);

3.2.4. numărul motorului.

3.3. Fiecare producător responsabil pentru o etapă sau pentru anumite etape ale omologării de tip este responsabil de furnizarea, prin site-ul său de internet, a accesului la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în ceea ce privește etapa sau etapele omologării pentru care este responsabil și legătura cu etapa (etapele) anterioară (anterioare).

3.4. Producătorul responsabil de o anumită etapă (anumite etape) a (ale) omologării de tip trebuie să furnizeze următoarele informații către producătorul responsabil de următoarea etapă:

3.4.1. certificatul de conformitate referitor la etapa (etapele) de care răspunde;

3.4.2. certificatul privind accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv anexele acestuia;

3.4.3. numărul omologării de tip corespunzător etapei (etapelor) de care răspunde;

3.4.4. documentele menționate la punctele 3.4.1, 3.4.2 și 3.4.3, furnizate de producătorul (producătorii) implicat (implicați) în etapa (etapele) anterioară (anterioare).

3.5 Fiecare producător autorizează producătorul responsabil de următoarea etapă să transmită documentele producătorilor responsabili de toate etapele ulterioare și de etapa finală.

3.6. În plus, pe bază de contract, producătorul responsabil de o anumită etapă (anumite etape) a (ale) omologării de tip:

3.6.1. furnizează producătorului responsabil de următoarea etapă acces la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, precum și la informațiile corespunzătoare interfeței etapei (etapelor) respective de care răspunde;

3.6.2. furnizează, la cererea unui producător responsabil de o etapă ulterioară a omologării de tip, acces la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, precum și la informațiile corespunzătoare interfeței etapei (etapelor) de care este responsabil.

3.7. Un producător, inclusiv producătorul final, nu poate percepe taxe în conformitate cu articolul 63 decât pentru etapa (etapele) specifică (specifice) de care este responsabil.

Un producător, inclusiv producătorul final, nu percepe taxe pentru furnizarea informațiilor referitoare la site-ul de internet sau la datele de contact ale oricărui alt producător.

4. Adaptări la cererea clientului

4.1. Prin derogare de la punctul 2, în cazul în care numărul de sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul adaptării la cererea clientului este mai mic de 250 de unități produse la nivel mondial, informațiile referitoare la lucrările de reparații și întreținere legate de adaptările la cererea clientului trebuie furnizate cu promptitudine, într-o manieră ușor accesibilă și, totodată, în mod nediscriminatoriu comparativ cu conținutul furnizat sau cu accesul acordat distribuitorilor și reparatorilor agreați.

Pentru întreținerea și reprogramarea unităților de control electronic legate de adaptările la cererea clientului, producătorul pune dispozitivele specializate de diagnosticare sau echipamentele de încercare protejate de drepturi de proprietate intelectuală corespunzătoare la dispoziția operatorilor independenți în aceleași condiții în care acestea sunt furnizate reparatorilor agreați.

Adaptările la cererea clientului trebuie enumerate pe site-ul de internet al producătorului, care cuprinde informațiile referitoare la reparare și întreținere și trebuie menționate în certificatul privind accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în momentul omologării de tip.

4.2. Producătorii pun la dispoziția operatorilor independenți, prin vânzare și închiriere, dispozitive specializate de diagnosticare sau echipamente de încercare protejate de drepturi de proprietate intelectuală destinate service-ului pentru sistemele adaptate la cererea clienților.

4.3. În momentul omologării de tip, producătorul menționează, în certificatul privind accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, adaptările la cererea clientului pentru care face uz de derogarea de la obligația prevăzută la punctul 2 de a acorda, în format standard, acces la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, precum și toate unitățile de comandă electronică aferente adaptărilor respective.

Lista cuprinzând respectivele adaptări la cererea clientului, precum și toate unitățile de control electronic aferente acestora, trebuie să fie, de asemenea, publicată pe site-ul de internet al producătorului, care cuprinde informațiile referitoare la reparare și întreținere.

5. Micii producători

5.1. Prin derogare de la punctul 2, producătorii a căror producție anuală, la nivel mondial, a unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, care face obiectul prezentului regulament, este mai mică de 1 000 de vehicule pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1 sau mai mică de 250 de unități pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O trebuie să furnizeze cu promptitudine acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculului într-o manieră ușor accesibilă și, totodată, în mod nediscriminatoriu comparativ cu conținutul furnizat sau accesul acordat distribuitorilor și reparatorilor autorizați.

5.2. Lista cuprinzând vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul dispozițiilor punctului 5.1 trebuie publicată pe site-ul de internet al producătorului, care cuprinde informațiile referitoare la reparare și întreținere.

5.3. Autoritatea de omologare trebuie să informeze Comisia cu privire la fiecare omologare de tip acordată micilor producători.

6. Cerințe

6.1. Informațiile privind sistemele OBD și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor puse la dispoziție pe site-uri de internet respectă standardul comun relevant menționat la articolul 61.

Persoanele care solicită dreptul de a copia sau republica informațiile trebuie să negocieze direct cu producătorul respectiv. Trebuie să fie disponibile și informații privind materialele de formare, însă acestea pot fi prezentate și prin alte media decât site-urile internet.

Informațiile privind toate piesele vehiculului, cu care vehiculul, astfel cum este identificat prin VIN și prin orice alte criterii suplimentare, cum ar fi ampatamentul, puterea motorului, tipul de finisaj sau opțiunile cu care este echipat din fabrică și care pot fi înlocuite cu piese de schimb puse la dispoziție de către producătorul vehiculului reparatorilor sau distribuitorilor lui autorizați sau unor părți terțe prin intermediul unei referințe la un număr de piesă originală, se pun la dispoziție sub forma unor seturi de date care pot fi citite automat și pot fi prelucrate electronic într-o bază de date ușor accesibilă operatorilor independenți.

Această bază de date include VIN, numerele pieselor originale, denumirile pieselor originale, indicațiile de valabilitate (data începutului și sfârșitului valabilității), indicațiile de instalare și, după caz, caracteristicile structurii.

Informațiile privind baza de date trebuie actualizate în permanență. Actualizările trebuie să includă în special toate modificările aduse vehiculelor individuale după producerea lor, dacă aceste informații sunt disponibile distribuitorilor autorizați.

6.2. Accesul la caracteristicile de securitate ale vehiculului, utilizate de distribuitorii autorizați și de reparatorii agreați, este acordat operatorilor independenți sub protecția unei tehnologii de securitate în conformitate cu următoarele cerințe:

6.2.1. schimbul de date se efectuează cu garantarea confidențialității, integrității și a protecției împotriva reproducerii;

6.2.2. se utilizează standardul https//ssl-tls (RFC4346);

6.2.3. pentru autentificarea reciprocă a operatorilor independenți și a producătorilor se utilizează certificate de securitate conforme cu standardul internațional ISO 20828;

6.2.4. cheia privată a operatorului independent este protejată printr-un echipament securizat.

6.3. Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, menționat la articolul 66, trebuie să specifice parametrii legați de îndeplinirea cerințelor menționate la punctul 6.2 în conformitate cu tehnologia cea mai avansată. Operatorul independent este agreat și autorizat în acest scop pe baza documentelor care demonstrează că desfășoară o activitate economică legală și că nu a avut nicio condamnare penală relevantă.

6.4. Reprogramarea unităților de comandă se efectuează în conformitate cu standardul internațional ISO 22900-2, SAE J2534 sau TMC RP1210B, folosind echipamente care nu fac obiectul unor drepturi de proprietate intelectuală.

Pentru validarea compatibilității aplicației specifice a producătorului cu interfețele de comunicare ale vehiculului (VCI) conforme cu standardul internațional ISO 22900-2, SAE J2534 sau TMC RP1210B, producătorul va trebui să ofere fie validarea unor VCI care au fost dezvoltate în mod independent, fie informațiile și, sub formă de împrumut, orice hardware special de care are nevoie producătorul de VCI pentru a realiza el însuși această validare.

Condițiile prevăzute la articolul 63 alineatul (1) se aplică taxelor pentru această validare sau pentru informații și pentru hardware.

6.5. Cerințele punctului 6.4 nu se aplică în cazul reprogramării dispozitivelor limitatoare de viteză și a aparaturii de control.

6.6. Toate codurile de eroare la diagnosticare DTC-urile legate de emisii trebuie să fie conforme cu anexa XI la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 și cu anexa X la Regulamentul (UE) nr. 582/2011.

6.7. Pentru accesul la orice informație privind sistemele OBD ale vehiculelor și repararea și întreținerea vehiculelor, alta decât cele care privesc zonele de securitate ale vehiculului, cerințele de înregistrare pentru accesarea site-ului de internet al producătorului de către un operator independent privesc doar datele necesare pentru confirmarea metodei de plată a informațiilor. Pentru informațiile privind accesul la zonele de securitate ale vehiculului, operatorul independent prezintă un certificat conform cu standardul internațional ISO 20828, pentru identificarea sa și a organizației căreia îi aparține, iar producătorul răspunde cu propriul său certificat conform cu standardul internațional ISO 20828 pentru a confirma operatorului independent permisiunea de a accesa un site legitim al producătorului cu care dorește să intre în contact. Ambele părți păstrează un jurnal al tranzacțiilor de acest tip, în care se indică vehiculele și schimbările efectuate asupra lor în temeiul acestei prevederi.

6.8. Pe site-urile de internet care conțin informații referitoare la reparații, producătorii specifică numărul omologării de tip în funcție de model.

6.9. Dacă informațiile privind sistemele OBD și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculului care sunt disponibile pe site-ul de internet al unui producător nu includ detalii specifice relevante pentru a permite proiectarea și fabricarea corespunzătoare a sistemelor de reabilitare a carburanților alternativi, orice producător de sisteme de reabilitare a carburanților alternativi interesat poate obține informațiile cerute, contactând direct producătorul cu o cerere în acest sens. Datele de contact în acest sens sunt indicate clar pe site-ul de internet al producătorului, iar informațiile se pun la dispoziție în termen de 30 de zile. Este necesar să se ofere astfel de informații doar pentru sistemele de reabilitare a carburanților alternativi care fac obiectul Regulamentului ONU nr. 115 sau pentru componentele de reabilitare a carburanților alternativi care reprezintă o parte a sistemelor care fac obiectul Regulamentului ONU nr. 115. În plus, este necesar să se ofere astfel de informații doar ca răspuns la o cerere în care este menționată clar specificația exactă a modelului de vehicul pentru care sunt necesare informațiile și care confirmă în mod specific că informațiile sunt necesare pentru dezvoltarea de sisteme sau componente de reabilitare a carburanților alternativi care intră sub incidența Regulamentului ONU nr. 115.

7. Cerințe privind omologarea de tip

7.1. Pentru a obține omologarea de tip, producătorul prezintă certificatul completat, al cărui model este furnizat în apendicele 1.

7.2. În cazul în care informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor nu sunt disponibile, sau nu respectă cerințele din prezenta anexă, producătorul furnizează aceste informații în termen de șase luni de la data omologării de tip.

7.3. Obligația de a furniza aceste informații în termenul specificat la punctul 7.2 este valabilă numai atunci când, în urma omologării de tip, vehiculul este introdus pe piață.

În cazul în care vehiculul este introdus pe piață la mai mult de șase luni de la data acordării omologării de tip, aceste informații trebuie furnizate la data la care vehiculul este introdus pe piață.

7.4. Pe baza unui certificat completat privind accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, autoritatea de omologare poate presupune că producătorul a pus în aplicare măsuri și proceduri satisfăcătoare în vederea accesului la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, cu condiția să nu existe plângeri depuse și ca producătorul să furnizeze certificatul respectiv în termenul prevăzut la punctul 7.2.

Apendicele 1

Certificatul producătorului privind accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(Constructor): …

(Adresa constructorului): …

Certifică prin prezenta faptul că

asigură accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în conformitate cu dispozițiile:

articolului 61 din Regulamentul (UE) 2018/…[1+] și ale anexei X la regulamentul respectiv,

cu privire la tipurile de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată enumerate într-o anexă la prezentul certificat.

Se aplică următoarele derogări: Adaptări la cererea clientului (*) — Produse de serie mică (*) —.

---

1 Regulamentul (UE) 2018/… al Parlamentului European și al Consiliului din … privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L …).

+ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 73/2017 (2016/0014 (COD)) și a se introduce în nota de subsol numărul, data și referințele de publicare aferente regulamentului respectiv.

Adresele principalelor site-uri de internet la care pot fi accesate informațiile relevante, a căror conformitate cu prevederile menționate este confirmată prin prezentul document, sunt incluse într-o listă specificată într-o anexă la prezentul certificat, alături de datele de contact ale reprezentantului producătorului responsabil care a semnat prezentul certificat.

Dacă este cazul: De asemenea, producătorul certifică prin prezentul document respectarea obligației prevăzute la articolul 62 din Regulamentul (UE) 2018/...[+] de a furniza în termen de cel mult șase luni de la data omologării de tip informațiile relevante privind omologările anterioare ale acestor tipuri de vehicule.

Întocmit la … [locul]

la … [data]

[Semnătura][Funcția]

Anexe:

– Anexa A: Adresele site-urilor de internet;

– Anexa B: Date de contact;

– Anexa C: Tipurile de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.

Notă explicativă:

(*) A se elimina dacă nu se aplică.

[+] JO: a se introduce numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 73/2017 (2016/0014 (COD)).

ANEXA A

Adresele site-urilor de internet la care se face referire în prezentul certificat:

_____

ANEXA B

Date de contact ale reprezentantului producătorului la care se face referire în prezentul certificat:

_____

ANEXA C

Tipurile de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată

_____

Apendicele 2

Informații privind sistemele OBD ale vehiculelor

1. Producătorul vehiculului trebuie să furnizeze informațiile solicitate în prezentul apendice pentru a permite fabricarea de piese de schimb sau de rezervă, precum și de dispozitive de diagnosticare și echipamente de încercare compatibile cu sistemele OBD.

2. La cerere, următoarele informații vor fi puse, fără discriminare, la dispoziția oricărui producător de componente, dispozitive de diagnosticare sau echipamente de încercare interesat:

   2.1. o descriere a tipului și a numărului de cicluri de precondiționare utilizate pentru omologarea de tip inițială a vehiculului;

   2.2. o descriere a tipului de ciclu de demonstrare privind OBD utilizat la omologarea inițială a vehiculului în ceea ce privește componenta monitorizată de sistemul OBD;

2.3. o listă cuprinzătoare care să descrie toate componentele măsurate cu dispozitivul de detectare a defectelor și de activare a MI (număr fix de cicluri de conducere sau metoda statistică), inclusiv o listă a parametrilor secundari relevanți măsurați pentru fiecare componentă monitorizată de sistemul OBD și o listă cu toate codurile de ieșire OBD și formatele utilizate (însoțite de o explicație pentru fiecare dintre acestea) corespunzătoare diferitelor componente individuale ale grupului propulsor cu implicații pentru emisii și diferitelor componente individuale care nu prezintă implicații pentru emisii, în cazul în care monitorizarea componentei are rol în stabilirea activării MI. În special în cazul tipurilor de vehicule care folosesc o legătură de comunicare în conformitate cu ISO 15765-4 „Vehicule rutiere — Sisteme de diagnosticare privind CAN (*Controller Area Network*) — Partea 4: Cerințe pentru sistemele cu implicații pentru emisii”, se va furniza o explicație cuprinzătoare a datelor corespunzătoare serviciului $ 05 (încercarea ID $ 21 – FF) și a datelor corespunzătoare serviciului $ 06, precum și o explicație cuprinzătoare a datelor corespunzătoare serviciului $ 06 (încercarea ID $ 00 – FF), pentru fiecare ID de monitorizare OBD compatibil.

În cazul utilizării altor standarde privind protocoalele de comunicare, se furnizează o explicație detaliată echivalentă.

Aceste informații pot fi furnizate sub formă de tabel, având următoarele titluri pentru coloane și rânduri:

Componentă – Cod de eroare; Strategia de monitorizare; Criterii de detectare a defecțiunilor; Criterii de activare a indicatorului de defecțiuni (MI); Parametri secundari; Precondiționare – Încercare demonstrativă.

Catalizator P0420 Semnalele 1 și 2 ale senzorului de oxigen; Diferență între semnalele transmise de senzorul 1 și de senzorul 2; Al treilea ciclu – Turația motorului; Sarcina motorului; Modul A/F; Temperatura catalizatorului; Două cicluri tip 1 – Tip 1.

3. Informații solicitate pentru fabricarea de dispozitive de diagnosticare

În scopul de a facilita furnizarea de dispozitive generice de diagnosticare pentru reparatorii de mai multe mărci de vehicule, producătorii de vehicule trebuie să pună la dispoziție informațiile menționate la punctele 3.1, 3.2 și 3.3 prin intermediul site-urilor proprii de internet care conțin informații referitoare la repararea vehiculelor. Aceste informații trebuie să includă toate funcțiile dispozitivelor de diagnosticare, precum și toate linkurile către informațiile referitoare la reparare și instrucțiunile pentru remedierea defecțiunilor tehnice. Se pot aplica taxe rezonabile pentru accesul la aceste informații.

3.1. Informații referitoare la protocolul de comunicare

Se solicită următoarele informații, clasificate în funcție de marca, modelul și varianta vehiculului sau în funcție de alte criterii, precum VIN-ul sau identificarea vehiculelor și a sistemelor:

3.1.1. orice sistem de informații de protocol suplimentar necesar pentru a permite diagnosticarea completă, în plus față de standardele prezentate la punctul 4.7.3 din anexa 9B la Regulamentul ONU nr. 49 și la punctul 6.5.1.4 din anexa 11 la Regulamentul ONU nr. 83, inclusiv orice informație suplimentară despre protocoale pentru hardware sau software, identificarea parametrilor, funcțiile de transfer, cerințele de menținere activă („keep alive”) sau condițiile de abatere;

3.1.2. detalii despre modul în care se obțin și se interpretează toate codurile de avarie care nu sunt în conformitate cu standardele prezentate la punctul 4.7.3 din anexa 9B la Regulamentul ONU nr. 49 și la punctul 6.5.1.4 din anexa 11 la Regulamentul ONU nr. 83;

3.1.3. o listă cu toți parametrii datelor disponibile în timp real, inclusiv informații cu privire la scalare și acces;

3.1.4. o listă cu toate încercările funcționale disponibile, inclusiv activarea sau controlul dispozitivelor, precum și a mijloacelor de implementare a acestora;

3.1.5. detalii despre modul în care se pot obține toate informațiile despre componente și despre starea lor, ștampila cu data, codurile de eroare la diagnosticare (DTC) în curs și imaginile fixe;

3.1.6. restabilirea parametrilor de învățare adaptivă, codificarea variantelor, reglajul componentelor de schimb și preferințele clienților;

3.1.7. identificarea unității electronice de control (ECU) și codificarea variantelor;

3.1.8. detalii despre modul de restabilire a luminilor de avarie;

3.1.9. amplasarea conectorului de diagnosticare și detalii despre conector;

3.1.10. identificarea codului motorului.

3.2. Încercarea componentelor monitorizate de OBD și diagnosticarea acestora

Se solicită următoarele informații:

3.2.1. o descriere a încercărilor pentru a confirma funcționalitatea componentei, la nivelul componentei sau în cadrul mecanismului său de transmisie;

3.2.2. informații privind procedura de încercare, inclusiv parametrii încercării și informații despre componentă;

3.2.3. detalii despre conectare, inclusiv intrarea și ieșirea minimă și maximă și valorile de transmisie și de sarcină;

3.2.4. valorile preconizate în anumite condiții de conducere, inclusiv la ralanti;

3.2.5. valorile electrice pentru componentă în stările statice și dinamice ale acesteia;

3.2.6. valorile în modul de avarie pentru fiecare dintre scenariile de mai sus;

3.2.7. secvențe de diagnosticare a modului de avarie, inclusiv arbori ai defecțiunii și eliminarea diagnosticării direcționate.

3.3. Informații solicitate pentru efectuarea reparațiilor

Se solicită următoarele informații:

3.3.1. inițializarea ECU și inițializarea componentei (în cazul în care se montează piese de schimb);

3.3.2. inițializarea sau înlocuirea ECU, după caz, folosind tehnici de (re-) programare de trecere.

ANEXA XI

Tabele de corespondență

1. Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Regulamentul (CE) nr. 715/2007	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 86 alineatul (1) punctul 2
Articolul 3 punctele 14 și 15	Articolul 3 punctele 48 și 45
Articolul 6	Articolul 61
Articolul 7	Articolul 63
Articolul 8	–
Articolul 9	–
Articolul 13 alineatul (2) litera (e)	Articolul 86 alineatul (1) punctul 5

2. Regulamentul (CE) nr. 595/2009

Regulamentul (CE) nr. 595/2009	Prezentul regulament
Articolul 1 al doilea paragraf	Articolul 87 alineatul (1) punctul 2
Articolul 3 punctele 11 și 13	Articolul 3 punctele 48 și 45
Articolul 6	Articolul 61
Articolul 11 alineatul (2) litera (e)	Articolul 84 alineatul (3) litera (a)

3. Directiva 2007/46/CE

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolul 1 alineatul (1)
–	Articolul 1 alineatul (2)
Articolul 2	Articolul 2
Articolul 3 punctul 1	–
Articolul 3 punctul 2	–
Articolul 3 punctul 3	Articolul 3 punctul 1
Articolul 3 punctul 4	Articolul 3 punctul 3
Articolul 3 punctul 5	Articolul 3 punctul 2
Articolul 3 punctul 6	Articolul 3 punctul 6
Articolul 3 punctul 7	Articolul 3 punctul 8
Articolul 3 punctul 8	Articolul 3 punctul 9
Articolul 3 punctul 9	Articolul 3 punctul 10
Articolul 3 punctul 10	Articolul 3 punctul 11
Articolul 3 punctul 11	Articolul 3 punctul 16
Articolul 3 punctul 12	Articolul 3 punctul 17
Articolul 3 punctul 13	Articolul 3 punctul 15
Articolul 3 punctul 14	–
Articolul 3 punctul 15	–
Articolul 3 punctul 16	–
Articolul 3 punctul 17	Articolul 3 punctul 32
Articolul 3 punctul 18	Articolul 3 punctul 24

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
Articolul 3 punctul 19	Articolul 3 punctul 25
Articolul 3 punctul 20	Articolul 3 punctul 26
Articolul 3 punctul 21	Articolul 3 punctul 27
Articolul 3 punctul 22	Articolul 3 punctul 28
Articolul 3 punctul 23	Articolul 3 punctul 18
Articolul 3 punctul 24	Articolul 3 punctul 19
Articolul 3 punctul 25	Articolul 3 punctul 20
Articolul 3 punctul 26	–
Articolul 3 punctul 27	Articolul 3 punctul 40
Articolul 3 punctul 28	Articolul 3 punctul 41
Articolul 3 punctul 29	Articolul 3 punctul 36
Articolul 3 punctul 30	–
Articolul 3 punctul 31	Articolul 3 punctul 38
Articolul 3 punctul 32	Articolul 3 punctul 54
Articolul 3 punctul 33	Articolul 3 punctul 4
Articolul 3 punctul 34	–
Articolul 3 punctul 35	–
Articolul 3 punctul 36	Articolul 3 punctul 5
Articolul 3 punctele 37-40	–
–	Articolul 3 punctul 7

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
–	Articolul 3 punctele 12, 13 și 14
–	Articolul 3 punctele 21, 22 și 23
–	Articolul 3 punctele 28, 29, 30, 31, 33, 34 și 35
–	Articolul 3 punctul 37
–	Articolul 3 punctul 39
–	Articolul 3 punctele 42-53
–	Articolul 3 punctele 55-58
–	Articolul 5 alineatele (2) și (3)
–	Articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf și alineatele (2) și (3)
–	Articolul 7 alineatele (2), (3) și (4)
Articolul 4 alineatul (1)	–
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (3) primul paragraf	Articolul 6 alineatul (4)
Articolul 4 alineatul (3) al doilea paragraf	Articolul 6 alineatul (5) primul paragraf
Articolul 4 alineatul (4)	Articolul 6 alineatul (1) primul și al doilea paragraf
–	Articolul 6 alineatul (5) al doilea paragraf și alineatele (6)-(10)
–	Articolul 8
–	Articolul 9
–	Articolul 10
–	Articolul 11

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
–	Articolul 12
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 13 alineatul (1) și alineatul (2) primul paragraf
Articolul 5 alineatul (2) primul paragraf	Articolul 13 alineatul (2) al doilea paragraf
Articolul 5 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 13 alineatul (3)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 13 alineatul (4) prima teză
–	Articolul 13 alineatul (4) a doua teză și alineatele (5)-(10)
–	Articolul 14
–	Articolul 15
–	Articolul 16
–	Articolul 17
–	Articolul 18
–	Articolul 19
–	Articolul 20
–	Articolul 21
Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 22 alineatul (1)
–	Articolul 22 alineatele (2) și (4)
Articolul 6 alineatul (2)	Articolul 25 alineatul (1)
Articolul 6 alineatul (3)	–
Articolul 6 alineatul (4)	Articolul 25 alineatul (2)
Articolul 6 alineatul (5)	Articolul 22 alineatele (5) și (6) și articolul 25 alineatul (3)

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
Articolul 6 alineatul (6) și Articolul 7 alineatul (1)	Articolul 23
Articolul 6 alineatul (7) și articolul 7 alineatul (3)	Articolul 25 alineatul (4)
Articolul 6 alineatul (8) și articolul 7 alineatul (4)	Articolul 30 alineatul (4)
Articolul 7 alineatul (2)	Articolul 24
Articolul 8 alineatele (1) și (2)	Articolul 26 alineatele (1) și (3)
–	Articolul 26 alineatele (2) și (4)
Articolul 8 alineatul (3)	Articolul 26 alineatul (5)
Articolul 8 alineatul (4)	Articolul 28 alineatul (2)
Articolul 8 alineatele (5) și (8)	Articolul 27 alineatele (1) și (2)
–	Articolul 27 alineatul (3)
Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 5 alineatul (1)
Articolul 9 alineatul (2)	Articolul 22 alineatul (3)
–	Articolul 28 alineatele (1) și (3)
Articolul 9 alineatul (3)	Articolul 28 alineatul (4)
Articolul 9 alineatul (4)	Articolul 28 alineatul (5)
Articolul 9 alineatul (5)	–
Articolul 9 alineatele (6) și (7)	Articolul 28 alineatele (6) și (7)
Articolul 10 alineatele (1) și (2)	Articolul 29 alineatul (1)
Articolul 10 alineatul (3)	Articolul 29 alineatul (2)

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
Articolul 10 alineatul (4)	Articolul 29 alineatul (3)
Articolul 11	Articolul 30 alineatele (1), (2) și (5)-(8)
Articolul 12 alineatul (1)	Articolul 31 alineatul (1)
–	Articolul 31 alineatul (2)
Articolul 12 alineatul (2) primul paragraf	Articolul 31 alineatul (3)
Articolul 12 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 31 alineatul (4)
–	Articolul 31 alineatele (5), (6) și (8)
Articolul 12 alineatul (3)	Articolul 31 alineatul (7)
–	Articolul 32
Articolul 13 alineatul (1)	Articolul 33 alineatul (1)
Articolul 13 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 13 alineatul (3)	Articolul 33 alineatele (3) și (4)
–	Articolul 33 alineatul (5)
Articolul 14 alineatul (1) și articolul 15 alineatul (1)	Articolul 34 alineatul (1)
Articolul 14 alineatul (2) și articolul 15 alineatul (2)	Articolul 34 alineatul (2)
Articolul 14 alineatul (3) și articolul 15 alineatul (3)	Articolul 34 alineatul (3)
Articolul 14 alineatul (4)	Articolul 34 alineatul (4)
Articolul 16 alineatele (1) și (2)	Articolul 27 alineatul (1)
Articolul 16 alineatul (3)	Articolul 27 alineatul (2)

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
Articolul 17 alineatele (1)-(4)	Articolul 35 alineatele (2)-(5)
Articolul 18 alineatele (1) și (3)	Articolul 36 alineatele (1) și (4)
–	Articolul 36 alineatul (2)
Articolul 18 alineatul (2)	Articolul 36 alineatul (5)
–	Articolul 36 alineatele (6) și (7)
Articolul 18 alineatul (4)	Articolul 36 alineatele (8) și (9)
Articolul 18 alineatele (5) și (6)	Articolul 36 alineatul (4)
Articolul 18 alineatul (7)	Articolul 37 alineatul (2)
Articolul 18 alineatul (8)	Articolul 36 alineatul (3)
–	Articolul 37 alineatele (1) și (3)-(9)
–	Articolul 38 alineatul (1)
Articolul 19 alineatele (1) și (2)	Articolul 38 alineatul (2)
Articolul 19 alineatul (3)	Articolul 38 alineatul (3)
Articolul 20 alineatul (1)	Articolul 39 alineatul (1)
Articolul 20 alineatul (2) teza introductivă	Articolul 39 alineatul (4)
Articolul 20 alineatul (2) literele (a)-(c)	Articolul 39 alineatul (2)
Articolul 20 alineatul (3)	Articolul 39 alineatul (5)
Articolul 20 alineatul (4) primul paragraf	Articolul 39 alineatul (3)
Articolul 20 alineatul (4) al doilea paragraf	Articolul 39 alineatul (6)

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
Articolul 20 alineatul (4) al treilea paragraf	Articolul 39 alineatul (7)
Articolul 20 alineatul (5)	–
Articolul 21	Articolul 40
Articolul 22	Articolul 41
Articolul 23 alineatul (1)	Articolul 42 alineatul (1)
Articolul 23 alineatele (2) și (3)	Articolul 42 alineatul (2)
Articolul 23 alineatul (4)	Articolul 42 alineatul (3)
Articolul 23 alineatul (5)	Articolul 42 alineatul (4)
–	Articolul 42 alineatul (5)
Articolul 23 alineatul (6) primul paragraf	Articolul 43 alineatele (1) și (2)
Articolul 23 alineatul (6) al doilea paragraf	Articolul 43 alineatul (3)
Articolul 23 alineatul (6) al treilea paragraf	Articolul 43 alineatul (4)
Articolul 23 alineatul (7)	Articolul 43 alineatul (5)
–	Articolul 44
Articolul 24	Articolele 45 și 46
Articolul 25	Articolul 47
Articolul 26 alineatul (1)	Articolul 48 alineatul (1)
Articolul 26 alineatul (2)	–
Articolul 26 alineatul (3)	Articolul 48 alineatul (2)
Articolul 27	Articolul 49

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
Articolul 28	Articolul 50
–	Articolul 51
Articolul 29 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 52 alineatele (1) și (3)
–	Articolul 52 alineatul (2)
–	Articolul 52 alineatul (4)
Articolul 29 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 53 alineatele (1) și (2)
–	Articolul 53 alineatele (3) și (4)
Articolul 29 alineatul (2)	Articolul 53 alineatul (5) primul paragraf
–	Articolul 53 alineatul (5) al doilea paragraf și alineatele (6) și (8)
Articolul 29 alineatul (3)	Articolul 53 alineatul (7)
Articolul 29 alineatul (4)	–
Articolul 30 alineatul (1)	Articolul 53 alineatul (1)
Articolul 30 alineatul (2) primul paragraf	Articolul 53 alineatul (2)
Articolul 30 alineatul (2) al doilea paragraf	–
Articolul 30 alineatul (3)	Articolul 54 alineatul (1)
Articolul 30 alineatul (4)	Articolul 54 alineatele (2), (3) și (4) primul paragraf
Articolul 30 alineatul (5)	Articolul 54 alineatul (4) al doilea paragraf
Articolul 30 alineatul (6)	Articolul 54 alineatul (5)
Articolul 31 alineatele (1)-(4)	Articolul 55

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
Articolul 31 alineatul (5) primul paragraf	Articolul 56 alineatul (1)
Articolul 31 alineatul (5) al doilea și al treilea paragraf	Articolul 56 alineatul (2)
Articolul 31 alineatele (6) și (7)	–
Articolul 31 alineatul (8)	Articolul 56 alineatul (3)
Articolul 31 alineatul (9)	Articolul 56 alineatul (4)
–	Articolul 56 alineatul (5)
Articolul 31 alineatul (10)	Articolul 56 alineatul (6)
Articolul 31 alineatul (11)	–
Articolul 31 alineatul (12) primul paragraf	Articolul 56 alineatul (7)
Articolul 31 alineatul (12) al doilea paragraf	–
Articolul 31 alineatul (13)	–
Articolul 32	Articolul 53
Articolul 33	–
Articolul 34 alineatul (1)	Articolul 57 alineatul (1)
Articolul 34 alineatul (2)	Articolul 57 alineatul (2)
Articolul 34 alineatele (3) și (4)	–
Articolul 35	Articolul 58
Articolul 36	–
Articolul 37	Articolul 59
Articolul 38	Articolul 60

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
–	Articolul 62
–	Articolul 64
–	Articolul 65
–	Articolul 66
–	Articolul 67
Articolul 39	Articolul 82
Articolul 40	Articolul 83
Articolul 41 alineatele (1) și (3)	Articolul 68 alineatul (1)
Articolul 41 alineatul (2)	Articolul 80 alineatul (1)
Articolul 41 alineatul (4)	Articolul 70
Articolul 41 alineatul (5)	Articolul 68 alineatul (2)
–	Articolul 69 alineatele (3) și (4)
Articolul 41 alineatul (6)	Articolul 72 alineatul (1)
Articolul 41 alineatul (7)	Articolul 72 alineatele (2) și (3)
Articolul 41 alineatul (8)	Articolul 68 alineatul (5)
–	Articolul 69
–	Articolul 71
Articolul 43 alineatul (1)	Articolul 74 alineatul (1)
Articolul 43 alineatul (2)	Articolul 74 alineatul (2)

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
Articolul 43 alineatul (4)	Articolul 75
Articolul 43 alineatul (5)	Articolul 74 alineatul (3)
–	Articolul 76
–	Articolul 77
–	Articolul 78
–	Articolul 79
–	Articolul 80 alineatele (2) și (3)
–	Articolul 81
Articolul 44	Articolul 89
Articolul 45	Articolul 91
Articolul 46	Articolul 84
–	Articolul 85
Articolul 47	Articolul 90
Articolul 48	–
Articolul 49	Articolul 88
–	Articolul 86
–	Articolul 87
Articolul 50	Articolul 91
Articolul 51	–

Directiva 2007/46/CE	Prezentul regulament
Anexele I și III	Articolul 24 alineatul (4)
Anexa II partea A punctele 1-1.3.4.	Articolul 4
Anexa II partea A punctele 2-6.2, partea B, partea C, apendicele 1 și 2	Anexa I
Anexa IV	Anexa II părțile I și II
Anexa V apendicele 1 și 2	Anexa III
Anexa V apendicele 3	Articolul 30 alineatul (3)
Anexele VI, VII și VIII	Articolul 28 alineatul (3)
Anexa IX	Articolul 36 alineatul (3)
Anexa X	Anexa IV
Anexa XI	Anexa IV partea III
Anexa XII	Anexa V
Anexa XIII	Anexa VI
Anexa XIV	–
Anexa XV	Anexa VII
Anexa XVI	Anexa VIII
Anexa XVII	Anexa IX
–	Anexa X
Anexa XIX	–
Anexa XX	–
Anexa XXI	Anexa XI