

Bruxelles, 19 noiembrie 2018
(OR. en)

14467/18

LIMITE

ENT 210
IND 356
MI 855
ENV 781
TRANS 560
CODEC 2048

NOTĂ

Sursă:	Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I)
Destinatar:	Consiliul
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 2018/... și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 - <i>Abordare generală</i>

I. INTRODUCERE

- La 17 mai 2018, Comisia a transmis propunerea de regulament sus-menționată Parlamentului European și Consiliului, ca parte a așa-numitului „al treilea pachet privind mobilitatea”. Obiectivul acestei propuneri este de a consolida cerințele în materie de elemente de siguranță pentru vehicule rutiere prin stabilirea unei serii largi de măsuri de siguranță avansate drept echipamente standard pentru categoriile de vehicule relevante.
- Mai precis, se propune revizuirea normelor privind siguranța vehiculelor cuprinse în Regulamentul (CE) 661/2009 privind siguranța generală, în Regulamentul (CE) 78/2009 privind siguranța pietonilor și în Regulamentul (CE) 79/2009 privind siguranța hidrogenului, pentru a asigura implementarea unor noi elemente de siguranță avansate, care au un potențial ridicat de a salva vieți pe drumurile din UE, cum ar fi noi sisteme de evitare a accidentelor și măsuri de siguranță active și pasive îmbunătățite.

3. Comitetul Economic și Social European și-a emis avizul la 19 septembrie¹.
4. Comitetul Regiunilor nu a emis încă un aviz cu privire la această propunere.
5. Principala comisie competentă din Parlamentul European este Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor (IMCO). Dna von Thun und Hohenstein (PPE – PL) a fost numită raportor. Votul IMCO cu privire la acest raport este programat cu titlu provizoriu pentru sfârșitul lunii februarie 2019.

II. SITUAȚIA ACTUALĂ

6. Prima reuniune a Grupului de lucru pentru armonizare tehnică (autovehicule) a avut loc la 22 mai 2018. În cursul reuniunii, Comisia a prezentat propunerea împreună cu evaluarea impactului care o însoțește. Aceasta s-a concentrat asupra anumitor aspecte în privința cărora delegațiile au solicitat clarificări suplimentare. Pe baza răspunsurilor la lista de verificare au fost identificate, de asemenea, anumite chestiuni specifice care necesită o atenție deosebită și o dezbateră aprofundată. În general, atât evaluarea impactului, cât și propunerea s-au bucurat de o reacție pozitivă din partea delegațiilor.
7. Obiectivul general al propunerii, și anume, reducerea numărului de decese și vătămări care se produc pe drumurile din UE, s-a bucurat de un sprijin general din partea statelor membre. Toate statele membre recunosc necesitatea modificării cadrului legislativ actual pentru a contribui la acest obiectiv.
8. Examinarea propunerii în sine de către Grupul de lucru pentru armonizare tehnică (autovehicule) a început în iunie 2018, în cursul președinției bulgare. În cursul președinției austriece s-au ținut încă opt reuniuni ale grupului de lucru. Pe parcursul discuțiilor, propunerea a evoluat, urmărind să ia în considerare preocupările exprimate de statele membre, asigurând astfel echilibrul corespunzător între pozițiile delegațiilor. Au fost aduse modificări și completări unei serii de dispoziții tehnice, acolo unde a fost necesar, iar mai multe acte delegate propuse de Comisie au fost transformate în acte de punere în aplicare.

¹ CESE INT/863.

9. În cadrul reuniunii sale din 14 noiembrie 2018, Comitetul Reprezentanților Permanenți a convenit asupra ultimelor modificări aduse propunerii de compromis a Președinției și a conchis că textul ar urma să fie transmis Consiliului Competitivitate din 29 noiembrie 2018, în vederea ajungerii la o abordare generală. Textul nou este marcat cu **caractere aldine/sublinate**, iar textul eliminat este marcat cu [...] în raport cu propunerea Comisiei.

III. CONCLUZII

10. Președinția consideră că textul, astfel cum figurează în anexă, reprezintă un compromis echilibrat și echitabil în raport cu opiniile exprimate de delegații. Consiliul este invitat să convină, pe această bază, asupra unei abordări generale în cadrul Consiliului Competitivitate din 29 noiembrie 2018.

2018/0145 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 2018/858 și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009

(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 European²,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

² JO C , , p. .

³ JO C , , p. .

- (1) Regulamentul (UE) 2018/**858** al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁺ stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cu scopul de a asigura buna funcționare a pieței interne și pentru a oferi un nivel ridicat de siguranță și performanță de mediu.
- (2) Prezentul regulament este un act de reglementare în sensul procedurii de omologare UE de tip prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/**858**⁺. Prin urmare, anexa II la regulamentul menționat ar trebui modificată în consecință.
- (3) În ultimele decenii, evoluțiile în domeniul siguranței vehiculelor au contribuit în mod semnificativ la reducerea generală a numărului de decese rutiere și de vătămări grave. Cu toate acestea, aceste reduceri au stagnat în Uniune din cauza mai multor factori, cum ar fi factorii structurali și comportamentali și fără noi inițiative privind siguranța rutieră, efectele în materie de siguranță ale abordării actuale nu vor mai fi în măsură să compenseze efectele creșterii volumului traficului. Prin urmare, performanța în materie de siguranță a vehiculelor trebuie să fie îmbunătățită în continuare ca parte a unei abordări integrate a siguranței rutiere și pentru a proteja utilizatorii vulnerabili ai drumurilor mai bine.
- (4) Progresele tehnice în domeniul sistemelor avansate de siguranță a vehiculelor oferă noi posibilități pentru reducerea numărului de victime. În scopul de a reduce la minimum numărul de decese, trebuie introduse unele dintre tehnologiile noi relevante.

⁴ Regulamentul (UE) 2018/**858** al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a 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 **151**, **14.6.2018**, p. **1**)

⁺ OP: a se insera în text numărul regulamentului din documentul PE-CONS nr. 73/17 [2016/0014 (COD)] și a se introduce numărul, data și referința JO ale regulamentului menționat în nota de subsol.

- (5) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁵, Comisia a evaluat fezabilitatea extinderii cerinței existente în regulamentul respectiv de a instala anumite sisteme (de exemplu, sisteme avansate de frânare de urgență și sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri) la anumite categorii de vehicule, astfel încât aceasta să fie aplicată tuturor categoriilor de vehicule. De asemenea, Comisia a evaluat fezabilitatea tehnică și economică și maturitatea pieței pentru instituirea unei noi cerințe de instalare a altor dispozitive avansate de siguranță. Pe baza respectivelor evaluări, în decembrie 2016, Comisia a publicat un raport către Parlamentul European și Consiliu intitulat „Salvarea de vieți: Sporirea siguranței vehiculelor în UE”⁶. Documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește acest raport a identificat și a propus 19 măsuri potențiale de reglementare care ar fi eficiente pentru reducerea numărului de accidente rutiere și a numărului de decese și de vătămări în accidente rutiere.
- (6) Sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei, sistemele **de urgență** de menținere a benzii de circulație, sistemele de monitorizare a somnolenței și a lipsei de atenție și sistemele **avansate** de [...] **recunoaștere** a stării de distragere a atenției conducătorului auto, precum și sistemele de alertă la mersul în marșarier au un potențial ridicat de a reduce în mod considerabil numărul de victime. În plus, aceste sisteme se bazează pe tehnologii care vor fi utilizate și pentru punerea în aplicare a vehiculelor automatizate și conectate. Prin urmare, la nivelul Uniunii ar trebui stabilite norme și proceduri de încercare armonizate pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește sistemele respective și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate.

⁵ 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.

⁶ COM(2016) 787 final.

- (7) Introducerea unor dispozitive de înregistrare a datelor privind evenimentele [...], care stochează o gamă de date cruciale privind vehiculul, pe o perioadă scurtă, înainte, în timpul și după un eveniment declanșator (de exemplu, deschiderea unui airbag), **alături de cerințe privind intervalul de valori, precizia și rezoluția datelor, precum și privind colectarea, stocarea și posibilitatea de accesare a acestora**, constituie o etapă importantă în obținerea unor date mai precise și mai aprofundate cu privire la accidente. Autovehiculele ar trebui, prin urmare, să fie dotate obligatoriu cu aceste dispozitive. Aceste dispozitive ar trebui, de asemenea, să fie capabile să înregistreze și să stocheze datele în așa fel încât datele să poată fi utilizate de statele membre **numai** pentru a efectua [...] analiza **datelor legate de accidente** și pentru a evalua eficacitatea măsurilor specifice adoptate.
- (8) Orice prelucrare a datelor personale, cum ar fi informațiile despre conducătorul auto prelucrate în dispozitivele de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) sau informațiile despre conducătorul auto privind monitorizarea somnolenței sau a lipsei de atenție sau recunoașterea avansată a stării de distragere a atenției, trebuie efectuată în conformitate cu legislația UE în materie de protecție a datelor, în special cu Regulamentul general privind protecția datelor⁷. În plus, prelucrarea datelor personale colectate prin sistemul de eCall la 112 din vehicul este supusă unor clauze specifice⁸.
- (9) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 a exceptat camionetele, vehiculele sportive utilitare (SUV) și vehiculele cu utilizări multiple (MPV) de la cerințele de siguranță din cauza înălțimii scaunului conducătorului auto și caracteristicilor masei vehiculului. Având în vedere creșterea ratei de penetrare pe piață a acestor vehicule (în creștere de la doar 3 % în 1996 la 14 % în 2016) și evoluțiile tehnologice în ceea ce privește controalele de siguranță electrică în urma accidentelor prin coliziune, aceste derogări nu mai sunt de actualitate și sunt nejustificate. Prin urmare, derogările ar trebui eliminate și întreaga gamă de cerințe pentru sisteme avansate pentru vehicule ar trebui aplicată acestor vehicule.

⁷ 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.

⁸ 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.

- (10) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 a realizat o simplificare semnificativă a legislației Uniunii prin înlocuirea a 38 de directive cu regulamente echivalente ale Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (regulamentele ONU) care sunt obligatorii în temeiul Deciziei 97/836/CE a Consiliului⁹. Pentru a obține o și mai mare simplificare, mai multe norme ale Uniunii ar trebui înlocuite cu regulamentele ONU aplicabile în Uniune în mod obligatoriu. Mai mult, Comisia ar trebui să promoveze și să sprijine activitatea în curs de desfășurare la nivelul Organizației Națiunilor Unite în vederea stabilirii, fără întârziere și în conformitate cu cele mai înalte standarde de siguranță rutieră disponibile, cerințele tehnice pentru omologarea de tip a sistemelor de siguranță ale vehiculului prevăzute în prezentul regulament.
- (11) Regulamentele ONU și amendamentele la acestea pentru care a votat Uniunea sau pe care le aplică Uniunea, în conformitate cu Decizia 97/836/CE, ar trebui încorporate în legislația UE privind omologarea de tip. Prin urmare, ar trebui delegate competențe Comisiei pentru a modifica lista de regulamente ONU care se aplică în mod obligatoriu pentru a garanta că aceasta este permanent actualizată.
- (12) Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁰ stabilește cerințele de protecție a pietonilor, cicliștilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor sub formă de încercări și valori limită de conformitate pentru omologarea vehiculelor în ceea ce privește structura frontală și de omologare a sistemelor de protecție frontală (de exemplu, barele de protecție). De la adoptarea Regulamentului (CE) nr. 78/2009, cerințele tehnice și procedurile de încercare pentru vehicule s-au dezvoltat în continuare la nivelul Organizației Națiunilor Unite pentru a ține seama de progresul tehnic. Regulamentul ONU nr. 127¹¹ se aplică în prezent în Uniune pentru omologarea de tip a autovehiculelor.

⁹ Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

¹⁰ 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.

¹¹ Regulamentul nr. 127 de stabilire a dispozițiilor uniforme privind omologarea vehiculelor cu motor cu privire la siguranța pietonilor

- (13) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului¹², cerințele tehnice și procedurile de încercare pentru omologarea vehiculelor pe bază de hidrogen și a componentelor și sistemelor pe bază de hidrogen au fost dezvoltate în continuare la nivelul Organizației Națiunilor Unite pentru a ține seama de progresul tehnic. Regulamentul ONU nr. 134¹³ se aplică în prezent în Uniune în ceea ce privește omologarea de tip a sistemelor pe bază de hidrogen ale autovehiculelor. În plus față de aceste cerințe, **ar trebui stabilite** la nivelul Uniunii **și** criterii pentru calitatea materialelor utilizate în vehiculele cu sisteme cu hidrogen comprimat [...].
- (14) Din motive de claritate, raționalizare și simplificare, Regulamentele (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ar trebui abrogate și înlocuite cu prezentul regulament.
- (15) Din punct de vedere istoric, normele Uniunii au limitat lungimea totală a combinațiilor de camioane, ceea ce a dus la modelele tipice care optimizează cabina în defavoarea motorului pentru a maximiza spațiul alocat mărfurilor. Cu toate acestea, poziția înaltă a conducătorului auto a condus la creșterea ariei unghiului mort și la o vizibilitate directă mai redusă în jurul cabinei camionului. Acesta este un factor important pentru accidente cu camioane în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Numărul de victime ar putea fi redus semnificativ printr-o mai bună vizibilitate directă. Prin urmare, ar trebui introduse cerințe pentru a îmbunătăți vizibilitatea directă.

¹² 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.

¹³ Regulamentul ONU nr. 134 privind dispozițiile uniforme referitoare la omologarea autovehiculelor și a componentelor acestora în ceea ce privește performanța în materie de siguranță a vehiculelor alimentate cu hidrogen (HFCV)

- (16) [...]
- (17) Vehiculele automatizate și conectate ar putea contribui enorm la reducerea numărului de accidente rutiere, deoarece se estimează că aproximativ 90 % din accidentele rutiere sunt cauzate de erori umane. Dat fiind că vehiculele automatizate vor prelua treptat sarcinile conducătorului auto, ar trebui adoptate norme armonizate și cerințe tehnice pentru sistemele de vehicule automatizate la nivelul Uniunii, **respectând totodată principiul neutralității tehnologice.**
- (17a) Utilizatorii drumurilor, cum ar fi pietonii și cicliștii, precum și conducătorii de vehicule neautomatizate, care nu pot primi informații electronice vehicul-vehicul cu privire la comportamentul unui vehicul automatizat, ar trebui să fie ținuti la curent prin mijloace convenționale, astfel cum se prevede în regulamentele ONU sau în alte acte de reglementare, cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a acestora.**
- (18) Circulația vehiculelor în pluton are potențialul de a genera un transport mai sigur, mai curat și mai eficient în viitor. Pentru a anticipa introducerea tehnologiei aferente circulației în pluton și a standardelor relevante, va fi necesar un cadru de reglementare cu norme și proceduri armonizate. În această privință, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate pentru a stabili un format armonizat pentru schimbul de date în scopul circulației în pluton a vehiculelor de mărci diferite, în conformitate cu legislația UE privind protecția datelor.
- (18a) Conectivitatea și automatizarea vehiculelor sporesc posibilitatea accesului neautorizat și a modificării software-ului; pentru a ține seama de viitoarele riscuri generate de această situație, regulamentele ONU sau alte acte de reglementare privind securitatea cibernetică ar trebui aplicate în mod obligatoriu cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a acestora.**

(18b) Modificările aduse software-ului pot schimba în mod semnificativ funcționalitățile vehiculului. Ar trebui stabilite norme armonizate și cerințe tehnice pentru modificările aduse software-ului în conformitate cu procesele de omologare de tip. Prin urmare, regulamentele ONU sau alte acte de reglementare privind procesele de actualizare a software-ului ar trebui aplicate în mod obligatoriu cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a acestora.

- (19) Uniunea ar trebui să continue să promoveze elaborarea cerințelor tehnice pentru zgomotul produs de pneuri, rezistența la rulare și eficacitatea aderenței la teren umed a pneurilor la nivelul Organizației Națiunilor Unite. Acest lucru se datorează faptului că Regulamentul ONU nr. 117 conține acum aceste dispoziții detaliate. Procesul de adaptare a normelor privind pneurile pentru a ține seama de progresul tehnic ar trebui să continue la nivelul Organizației Națiunilor Unite, în special pentru a asigura faptul că performanța pneurilor este evaluată, de asemenea, la sfârșitul vieții unui pneu uzat și pentru a promova ideea că pneurile ar trebui să îndeplinească cerințele pe întreaga durată a vieții lor și nu ar trebui înlocuite prematur. Cerințele existente în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 referitoare la performanța pneurilor ar trebui înlocuite cu regulamentele ONU echivalente.
- (20) În vederea asigurării eficacității prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei [...] **pentru modificările aduse la anexa I și la anexa II**. 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 legiferare¹⁴. 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

¹⁴ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(21) În vederea alinierii legislației Uniunii care face trimitere la procedura de reglementare cu control la cadrul juridic introdus prin Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și pentru a simplifica în continuare legislația Uniunii în domeniul siguranței vehiculelor, următoarele regulamente ar trebui abrogate și înlocuite cu acte delegate adoptate în temeiul prezentului regulament:

- Regulamentul (CE) nr. 631/2009 al Comisiei¹⁵,
- Regulamentul (UE) nr. 406/2010 al Comisiei¹⁶,
- Regulamentul (UE) nr. 672/2010 al Comisiei¹⁷,
- Regulamentul (UE) nr. 1003/2010 al Comisiei¹⁸,

¹⁵ Regulamentul (CE) nr. 631/2009 al Comisiei din 22 iulie 2009 de stabilire a unor reguli detaliate de punere în aplicare a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor referitor la 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 195, 25.7.2009, p. 1).

¹⁶ Regulamentul (UE) nr. 406/2010 al Comisiei din 26 aprilie 2010 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor pe bază de hidrogen (JO L 122, 18.5.2010, p. 1).

¹⁷ Regulamentul (UE) nr. 672/2010 al Comisiei din 27 iulie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește dispozitivele de dejivrare și de dezaburire 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 196, 28.7.2010, p. 5).

¹⁸ 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).

- Regulamentul (UE) nr. 1005/2010 al Comisiei¹⁹,
- Regulamentul (UE) nr. 1008/2010 al Comisiei²⁰,

¹⁹ 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).

²⁰ 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).

- Regulamentul (UE) nr. 1009/2010 al Comisiei²¹,
- Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei²²,
- Regulamentul (UE) nr. 109/2011 al Comisiei²³,
- Regulamentul (UE) nr. 458/2011 al Comisiei²⁴,
- Regulamentul (UE) nr. 65/2012 al Comisiei²⁵,

-
- ²¹ 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).
- ²² Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei din 11 ianuarie 2011 privind cerințele pentru omologarea de tip referitoare la plăcuța producător 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).
- ²³ 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).
- ²⁴ 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).
- ²⁵ 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)

- Regulamentul (UE) nr. 130/2012 al Comisiei²⁶,
- Regulamentul (UE) nr. 347/2012 al Comisiei²⁷,
- Regulamentul (UE) nr. 351/2012 al Comisiei²⁸,
- Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei²⁹,
- Regulamentul (UE) nr. 2015/166 al Comisiei³⁰.

²⁶ 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).

²⁷ 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).

²⁸ 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).

²⁹ 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).

³⁰ Regulamentul (UE) 2015/166 al Comisiei din 3 februarie 2015 de completare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului, în ceea ce privește includerea unor proceduri, metode de evaluare și cerințe tehnice specifice, și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentelor (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 109/2011 și (UE) nr. 458/2011 ale Comisiei (JO L 28, 4.2.2015, p. 3).

- (22) Dat fiind că omologările emise în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 78/2009, cu Regulamentul (CE) nr. 79/2009, cu Regulamentul (CE) nr. 661/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestora ar trebui să fie considerate echivalente cu cerințele relevante, cu excepția cazului în care sunt modificate prin prezentul regulament sau până când sunt modificate prin legislația de punere în aplicare, dispozițiile tranzitorii ar trebui să se asigure că astfel de aprobări nu sunt invalidate.
- (23) În ceea ce privește datele pentru refuzul acordării unei omologări UE de tip, refuzul înmatriculării vehiculului și interzicerea introducerii pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate, aceste date ar trebui să fie stabilite pentru fiecare element reglementat.
- (24) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume realizarea pieței interne prin introducerea cerințelor tehnice comune în ceea ce privește performanțele de siguranță și de mediu ale autovehiculelor și ale pneurilor nu poate fi realizat în mod corespunzător de statele membre și, prin urmare, 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, prevăzut la același articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului menționat.
- (25) Cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare [...] **adecvate** pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate ar trebui să fie stabilite în acte [...] **de punere în aplicare** înainte de data aplicării prezentului regulament. În plus, producătorilor ar trebui să li se acorde suficient timp pentru a se adapta la cerințele prezentului regulament și ale actelor [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia. **Unele vehicule sunt fabricate în cantități mici. Prin urmare, este oportun ca cerințele prevăzute în prezentul regulament și în măsurile sale de punere în aplicare să țină seama de astfel de vehicule sau categorii de vehicule în cazurile în care cerințele respective sunt incompatibile cu utilizarea sau proiectarea unor astfel de vehicule sau în cazurile în care acestea impun o sarcină disproporționată.** În consecință, aplicarea prezentului regulament ar trebui amânată.

(26) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

* **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).**

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințe:

- (1) pentru omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate proiectate și fabricate pentru vehiculele, în ceea ce privește caracteristicile lor generale și de siguranță, precum și pentru protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor;
- (2) pentru omologarea de tip a autovehiculelor, în raport cu sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri, cu privire la siguranța lor, eficiența consumului și emisiile de CO₂ și
- (3) pentru omologarea de tip a pneurilor nou fabricate, în ceea ce privește siguranța acestora și performanța de mediu.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile M, N și O, astfel cum sunt definite la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate concepute și construite pentru astfel de vehicule, care fac obiectul articolelor 4 - 11 din prezentul regulament.

Articolul 3

Definiții

În scopul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 2018/**858**.

În plus, se aplică următoarele definiții:

- (1) „utilizator vulnerabil al drumurilor” înseamnă un utilizator al drumurilor care utilizează un vehicul cu două **sau trei** roți motorizat sau un utilizator nemotorizat al drumurilor, precum un biciclist sau un pieton;
- (2) „sistem de monitorizare a presiunii în pneuri” înseamnă un sistem cu care este echipat un vehicul și care poate evalua presiunea în pneuri sau variația presiunii în timp și transmite informația corespunzătoare utilizatorului în timpul mersului;
- (3) „sistem inteligent de asistență pentru controlul vitezei” înseamnă un sistem de ajutor pentru conducătorul auto în [...] **menținerea** vitezei adecvate pentru mediul rutier prin furnizarea de [...] **feedback specific și adecvat** [...];
- (4) „facilitarea instalării sistemelor antidemaraj cu etilotest” înseamnă o interfață standardizată care facilitează montarea postvânzare a sistemelor antidemaraj cu etilotest în autovehicule;
- (5) „monitorizarea somnolenței și a lipsei de atenție a conducătorului auto” înseamnă un sistem de evaluare a vigilenței conducătorului auto prin analiza sistemelor vehiculului și avertizarea conducătorului auto, dacă este necesar;
- (6) „recunoașterea avansată a stării de distragere a atenției” înseamnă un sistem capabil de **recunoaștere** a nivelului de atenție vizuală a conducătorului auto la situația traficului și de avertizare a conducătorului auto, dacă este necesar;

- (7) „semnal de oprire de urgență” înseamnă [...] **o funcție de semnalizare luminoasă** care indică pentru alți utilizatori ai drumului, care se găsesc în spatele vehiculului, că s-a acționat o forță puternică de încetinire a vehiculului, corespunzătoare condițiilor prevalente de rulare;
- (8) „sistem de avertizare la deplasarea în marșarier” înseamnă un sistem [...] care atenționează conducătorul auto cu privire la prezența persoanelor și a obiectelor în partea din spate a vehiculului cu scopul principal de a evita coliziunea la deplasarea în marșarier;
- (9) „sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație” înseamnă un sistem care avertizează conducătorul auto cu privire la o deviere a vehiculului în afara benzii sale de circulație;
- (10) „sistem avansat de frânare de urgență” înseamnă un sistem care poate să detecteze automat o posibilă coliziune frontală și să activeze sistemul de frânare al vehiculului pentru a încetini vehiculul cu scopul de a evita o coliziune sau de a micșora impactul unei coliziuni;
- (11) „sistem **de urgență** de păstrare a benzii de circulație” înseamnă un sistem de [...] **asistare a conducătorului auto la păstrarea unei poziții sigure** a vehiculului în raport cu delimitarea benzii **sau a drumului** [...], cel puțin atunci când o trecere involuntară peste liniile de separare se produce sau este pe cale să se producă și o coliziune poate fi iminentă;
- (12) „întrerupătorul principal al vehiculului” înseamnă dispozitivul prin intermediul căruia sistemul electronic de la bordul vehiculului trece din modul deconectat, cum este cazul unui vehicul staționat în absența conducătorului auto, în modul normal de funcționare;
- (13) „dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele [...]” înseamnă un sistem de înregistrare și stocare a parametrilor critici legați de accident și a informațiilor de dinainte, din timpul și după un accident;

- (14) „sistem de protecție frontală” înseamnă una sau mai multe structuri separate, cum ar fi un parașoc rigid tubular sau o bară de protecție suplimentară care, pe lângă bara de protecție originală, sunt destinate să protejeze suprafața externă a vehiculului de avarii în cazul unei coliziuni cu un obiect, cu excepția structurilor cu o masă mai mică de 0,5 kg, destinate exclusiv protecției farurilor vehiculului;
- (15) „bară de protecție” înseamnă orice structură exterioară situată în față, în partea de jos a caroseriei vehiculului, inclusiv accesorii ale acesteia, care este destinată să protejeze vehiculul în cazul implicării într-o coliziune frontală la viteză mică cu alt vehicul; cu toate acestea, bara de protecție nu include niciun sistem de protecție frontală;
- (16) „vehicul pe bază de hidrogen” înseamnă orice autovehicul care utilizează hidrogen drept combustibil pentru propulsarea vehiculului;
- (17) „sistem pe bază de hidrogen” înseamnă un ansamblu de componente hidrogen și piese de conexiune instalate pe vehiculele pe bază de hidrogen, cu excepția sistemului de propulsie sau a unităților de propulsie auxiliare;
- (18) „sistem de propulsie pe bază de hidrogen” înseamnă [...] **convertizorul de energie** utilizat pentru propulsarea vehiculului;
- (19) „componentă a sistemului pe bază de hidrogen” înseamnă rezervorul de hidrogen și orice alte componente ale vehiculului pe bază de hidrogen, care se află în contact direct cu hidrogenul sau care fac parte dintr-un sistem pe bază de hidrogen;
- (20) „rezervor de hidrogen” înseamnă componenta din cadrul sistemului pe bază de hidrogen care stochează volumul principal de combustibil pe bază de hidrogen;
- (21) „vehicul automatizat” înseamnă un autovehicul proiectat și construit să circule în mod autonom pentru perioade lungi de timp fără o supraveghere umană continuă;

- (22) „sistem de monitorizare a disponibilității conducătorului auto” înseamnă un sistem de monitorizare pentru a evalua dacă respectivul conducător auto este în măsură să preia funcția de conducere de la un vehicul automatizat în anumite situații, dacă este cazul;
- (23) „deplasarea vehiculelor în pluton” înseamnă crearea unei legături între două sau mai multe vehicule dintr-un convoi care utilizează tehnologia de conectivitate și sistemele de asistență pentru conducerea automatizată care permit vehiculelor să mențină o distanță redusă fixă între ele atunci când sunt conectate pe anumite porțiuni ale unui traseu și să se adapteze la schimbări în deplasarea vehiculului din fruntea plutonului implicând puțină sau nicio acțiune din partea conducătorilor auto;
- (24) „masa maximă” înseamnă masa maximă de încărcare admisibilă din punct de vedere tehnic declarată de către producătorul vehiculului;
- (25) „montant A” înseamnă suportul de plafon poziționat cel mai în față și cel mai în afară, care se extinde de la șasiu până la plafonul vehiculului;
- (26) [...]
- (27) [...]

CAPITOLUL II

OBLIGAȚIILE FABRICANȚILOR

Articolul 4

Obligații generale și cerințe tehnice

- (1) Producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi care sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare, precum și toate noile sisteme, componente și unități tehnice separate care sunt introduse pe piață sau puse în funcțiune sunt omologate de tip în conformitate cu cerințele din prezentul regulament și din actele [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia.
- (2) Omologarea de tip în conformitate cu regulamentele ONU enumerate în anexa I este considerată omologare UE de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu actele [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia.
- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 cu scopul de a modifica anexa I pentru a ține seama de progresul tehnic și de evoluția în materie de reglementare prin introducerea și actualizarea trimiterilor la regulamentele ONU și seria de modificări relevante care se aplică în mod obligatoriu.
- (4) Producătorii trebuie să asigure proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor.

(5) Producătorii trebuie să se asigure că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate îndeplinesc cerințele aplicabile menționate în anexa II, începând cu datele specificate în anexa respectivă și în conformitate cu cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare stabilite în actele [...] **de punere în aplicare** [...], inclusiv cerințele referitoare la:

- (a) sistemele de reținere, încercarea la accidente, integritatea sistemului de combustibil și siguranța electrică de înaltă tensiune;
- (b) pietoni, cicliști, vedere și vizibilitate;
- (c) șasiul vehiculului, sistemul de frânare, pneurile și sistemul de direcție;
- (d) instrumentele la bord, sistemul electric, sistemul de iluminat al vehiculului și protecția împotriva utilizării neautorizate, inclusiv a atacurilor cibernetice;
- (e) comportamentul conducătorului auto și al sistemului;
- (f) caracteristici generale privind construcția vehiculelor;

Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12a alineatul (2).

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a modifica anexa II pentru a ține seama de progresul tehnic și de evoluțiile în materie de reglementare, în special în ceea ce privește aspectele enumerate la literele (a) - (f) de la alineatul (5) din prezentul articol și cu scopul de a asigura un nivel ridicat de siguranță generală a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și un nivel ridicat de protecție a ocupanților vehiculelor, precum și siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, **prin introducerea și actualizarea de referințe la regulamentele ONU și la actele de punere în aplicare.**

- (7) Pentru a asigura că este atins un nivel ridicat al siguranței vehiculelor în general și de protecție a ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, Comisia este împuternicită să adopte acte [...] **de punere în aplicare** [...] în vederea stabilirii unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu privire la cerințele enumerate în anexa II. **Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12a alineatul (2).**

Articolul 5

Dispoziții specifice referitoare la sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri și la pneuri

- (1) Vehiculele trebuie echipate cu un sistem fiabil de monitorizare a presiunii în pneuri, capabil să îi atragă atenția conducătorului auto atunci când are loc o scădere a presiunii în oricare dintre pneuri [...].
- (2) Sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri sunt concepute pentru a evita resetarea sau recalibrarea la o presiune scăzută a pneului.
- (3) Toate pneurile introduse pe piață trebuie să îndeplinească cerințele de siguranță și performanță de mediu stabilite în actele de reglementare enumerate în anexa II.
- (4) Comisia este împuternicită să adopte acte [...] **de punere în aplicare** [...] în vederea stabilirii unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:
- (a) omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri;
- (b) omologarea de tip a pneurilor, inclusiv cerințele tehnice privind instalarea acestora.

Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12a alineatul (2).

Articolul 6

Sisteme avansate pentru vehicule pentru toate categoriile de autovehicule

- (1) Autovehiculele trebuie să fie echipate cu următoarele sisteme avansate pentru vehicule:
 - (a) sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei;
 - (b) facilitarea instalării sistemelor antidemaraj cu etilotest;
 - (c) monitorizarea somnolenței și a lipsei de atenție a conducătorului auto;
 - (d) recunoașterea avansată a stării de distragere a atenției;
 - (e) semnal pentru oprirea de urgență;
 - (f) detectarea deplasării în marșarier.
- (2) Sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei trebuie să aibă următoarele specificații minime:
 - (a) posibilitatea de a **semnala** conducătorului auto prin feedback specific și adecvat că limita de viteză este atinsă sau depășită;
 - (ab) feedbackul specific și adecvat se bazează pe informații privind limita de viteză obținute prin observarea semnalizărilor rutiere, pe baza semnalelor de infrastructură sau a datelor din hărți electronice, sau pe baza ambelor tipuri de date, puse la dispoziție la bordul vehiculelor;**
 - (b) nu trebuie să fie posibilă deconectarea sau dezactivarea integrală a sistemului;
 - (c) [...] **nu afectează posibilitatea conducătorului auto de a depăși viteza setată de sistemul vehiculului;**
 - (d) în cazul în care este acționat un sistem de control al vitezei de croazieră, sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei trebuie să se adapteze în mod automat la orice limită inferioară de viteză.

- (3) Un autovehicul echipat cu un sistem de recunoaștere avansată a stării de distragere a atenției în conformitate cu alineatul (1) litera (d) poate fi considerat ca îndeplinind cerința de la litera (c) de la același alineat.

(3a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a modifica anexa II pentru a ține seama de progresul tehnic și de evoluțiile în materie de reglementare, în special în ceea ce privește aspectele enumerate la literele (a) - (f) de la alineatul (1) din prezentul articol și cu scopul de a asigura un nivel ridicat de siguranță generală a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și un nivel ridicat de protecție a ocupanților vehiculelor, precum și siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, prin introducerea și actualizarea de referințe la regulamentele ONU și la actele de punere în aplicare.

- (4) Comisia este împuternicită să adopte acte [...] **de punere în aplicare** [...] în vederea stabilirii unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:
- (a) omologarea de tip a vehiculelor cu privire la sistemele avansate pentru vehicule menționate la punctul 1;
- (b) omologarea de tip a sistemelor avansate pentru vehicule menționate la literele (a) și (f) de la alineatul respectiv ca unități tehnice separate.

Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12a alineatul (2).

Articolul 7

Cerințe specifice referitoare la autoturisme și vehicule utilitare ușoare

- (1) În plus față de celelalte cerințe ale prezentului regulament și ale actelor [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia și care sunt aplicabile vehiculelor din categoriile M₁ și N₁, vehiculele din categoriile respective trebuie să respecte cerințele prevăzute la alineatele (2) - (6) și în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (7).
- (2) Vehiculele din categoriile M₁ și N₁ trebuie să fie echipate cu sisteme avansate de frânare de urgență proiectate și instalate în două faze și care prevăd următoarele:
 - (a) depistarea **obstacolelor și a** vehiculelor în mișcare [...] din fața autovehiculului în prima etapă;
 - (b) extinderea capacității de detectare pentru a include [...] **pietonii și biciclistii** din fața autovehiculului în a doua etapă.
- (3) Vehiculele din categoriile M₁ și N₁ trebuie să fie echipate cu un sistem **de urgență** de păstrare a benzii de circulație. [...]

[...]

- (4) Sistemele avansate de frânare de urgență și sistemele **de urgență** de păstrare a benzii de circulație trebuie să îndeplinească în special următoarele cerințe:
- (a) să fie posibilă doar oprirea secvențială a sistemelor, și numai în staționare cu frâna de serviciu angajată, printr-o secvență complexă de acțiuni care urmează a fi efectuate de către conducătorul auto;
 - (b) sistemele trebuie să se afle în modul normal de funcționare după fiecare activare a întrerupătorului principal al vehiculului;
 - (c) trebuie să fie posibilă oprirea avertismentelor sonore, dar această acțiune nu trebuie să dezactiveze alte funcții în afara sistemului de avertizare sonoră.
- (5) Vehiculele din categoriile M₁ și N₁ trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele [...]. Dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele [...] trebuie să îndeplinească în special următoarele cerințe:
- (a) datele pe care le poate înregistra și stoca în ceea ce privește perioada de dinainte, din timpul și după coliziune trebuie să cuprindă, cel puțin, viteza vehiculului, starea și rata de activare a sistemelor de siguranță și orice alți parametri de intrare relevanți pentru sistemele active instalate la bord privind siguranța și evitarea accidentelor, **cu o precizie adecvată și cu asigurarea păstrării datelor**;
 - (b) nu trebuie să fie posibilă dezactivarea dispozitivelor;
 - (c) modul în care dispozitivele sunt capabile să înregistreze și să stocheze date trebuie să garanteze că datele sunt protejate împotriva manipulării și pot fi puse la dispoziția autorităților naționale, pe baza legislației Uniunii sau naționale, **numai în scopul analizei datelor legate de accidente**, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 2016/679, prin intermediul unei interfețe standardizate [...] și astfel încât să poată fi identificate tipul, versiunea și varianta exacte de vehicul, și în special sistemele active de siguranță și de evitare a accidentelor instalate la bordul vehiculului.

Cu toate acestea, datele pe care un dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele [...] le poate înregistra și stoca nu trebuie să includă ultimele patru cifre din secțiunea de identificare a vehiculului din numărul de [...] **identificare** a vehiculului și nici orice alte informații care ar putea permite identificarea individuală a vehiculului însuși.

- (6) Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 trebuie să fie proiectate și construite astfel încât să asigure o zonă de impact a capului extinsă, cu scopul de a îmbunătăți protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și de a reduce potențialele vătămări în caz de coliziune.

(6a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a modifica anexa II pentru a ține seama de progresul tehnic și de evoluțiile în materie de reglementare, în special în ceea ce privește aspectele enumerate la alineatele (2), (3), (5) și (6) din prezentul articol și cu scopul de a asigura un nivel ridicat de siguranță generală a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și un nivel ridicat de protecție a ocupanților vehiculelor, precum și siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, prin introducerea și actualizarea de referințe la regulamentele ONU și la actele de punere în aplicare.

- (7) Comisia este împuternicită să adopte acte [...] **de punere în aplicare** [...] în vederea stabilirii unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:
- (a) omologarea de tip a vehiculelor cu privire la cerințele stabilite la alineatele (2) - (6) din prezentul articol;
 - (b) omologarea de tip a dispozitivului de înregistrare a datelor privind evenimentele [...] ca unitate tehnică separată.

Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12a alineatul (2).

Articolul 8

Sisteme de protecție frontală pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare

- (1) Sistemele de protecție frontală montate ca echipament original pe vehiculele din categoriile M₁ și N₁ sau puse la dispoziție pe piață ca unități tehnice separate pentru aceste vehicule trebuie să respecte cerințele stabilite la punctul 2 [...] și în actele [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul alineatului (3) din prezentul articol.
- (2) Sistemele de protecție frontală care sunt puse la dispoziție pe piață ca unități tehnice separate trebuie să fie însoțite de o listă detaliată de tipuri de vehicule, variante și versiuni de vehicule pentru care sistemul de protecție frontală este omologat, precum și de instrucțiuni clare de asamblare.
- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte [...] **de punere în aplicare** [...] în vederea stabilirii unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a sistemelor de protecție frontală menționate la alineatul (1) din prezentul articol, inclusiv cerințe tehnice legate de construcție și instalare. **Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12a alineatul (2).**

Articolul 9

Cerințe specifice privind autobuzele și camioanele

- (1) În plus față de celelalte cerințe ale prezentului regulament și ale actelor [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia și care sunt aplicabile vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃, vehiculele din categoriile respective trebuie să respecte cerințele prevăzute la alineatele (2) - (5) și în actele [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul alineatului (7). Vehiculele din categoriile M₂ și M₃ trebuie să îndeplinească, de asemenea, cerințele stabilite la alineatul (6).

- (2) Vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație și un sistem avansat de frânare de urgență care respectă cerințele prevăzute în actele [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul alineatului (7).
- (3) Vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ trebuie să fie echipate cu sisteme avansate, capabile să detecteze [...] **pietonii și bicicliștii** situați în apropierea vehiculului sau a secțiunii frontale a vehiculului și să furnizeze un avertisment sau să evite o coliziune cu astfel de utilizatori vulnerabili ai drumurilor.
- (4) În ceea ce privește sistemele menționate la alineatele (2) și (3) din prezentul articol, trebuie să se respecte următoarele cerințe, în special:
- (a) să fie posibilă doar oprirea secvențială a sistemelor, și numai în staționare cu frâna de serviciu angajată, printr-o secvență complexă de acțiuni care urmează a fi efectuate de către conducătorul auto;
 - (b) sistemele trebuie să se afle în modul normal de funcționare după fiecare activare a întrerupătorului principal al vehiculului;
 - (c) trebuie să fie posibilă oprirea avertismentelor sonore, dar această acțiune nu trebuie să dezactiveze alte funcții în afara sistemului de avertizare sonoră.
- (5) Vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ trebuie să fie proiectate și construite astfel încât să consolideze vizibilitatea directă a unor utilizatori vulnerabili ai drumurilor din poziția conducătorului auto.
- (6) Vehiculele din categoriile M₂ și M₃, cu o capacitate de peste 22 de pasageri în afara conducătorului auto și construcție cu spații pentru pasagerii care călătoresc în picioare pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor sunt proiectate și construite astfel încât să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv utilizatorilor de scaune rulante.

(6a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a modifica anexa II pentru a ține seama de progresul tehnic și de evoluțiile în materie de reglementare, în special în ceea ce privește aspectele enumerate la alineatele (2), (3) și (5) din prezentul articol și cu scopul de a asigura un nivel ridicat de siguranță generală a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și un nivel ridicat de protecție a ocupanților vehiculelor, precum și siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, prin introducerea și actualizarea de referințe la regulamentele ONU și la actele de punere în aplicare.

- (7) Comisia este împuternicită să adopte acte [...] **de punere în aplicare** [...] în vederea stabilirii unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:
- (c) omologarea de tip a vehiculelor cu privire la cerințele stabilite la alineatele (2) - (5) din prezentul articol;
 - (d) omologarea de tip a sistemelor menționate la alineatul (3) din prezentul articol ca unități tehnice separate.

Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12a alineatul (2).

Articolul 10

Cerințe specifice privind vehiculele pe bază de hidrogen

- (1) În plus față de celelalte cerințe ale prezentului regulament și ale actelor [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia, care se aplică, de asemenea, vehiculelor din categoriile M și N, vehiculele pe bază de hidrogen din categoriile respective, sistemele și componentele pe bază de hidrogen din astfel de sisteme trebuie să respecte cerințele stabilite în [...] actele [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul alineatului (3) din prezentul articol.

- (2) Producătorii se asigură că sistemele pe bază de hidrogen și componentele de hidrogen sunt instalate în conformitate cu cerințele prevăzute în actele [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul alineatului (3). De asemenea, producătorii furnizează, dacă este necesar, informații în scopul inspecției sistemelor pe bază de hidrogen și a componentelor de hidrogen pe întreaga durată a ciclului de viață al vehiculului.
- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte [...] **de punere în aplicare** [...] pentru:
- [...] a stabili norme detaliate privind procedurile de încercare și cerințele tehnice specifice pentru omologarea de tip a vehiculelor pe bază de hidrogen în ceea ce privește sistemele pe bază de hidrogen și pentru omologarea de tip a componentelor de hidrogen, inclusiv cerințele pentru instalarea acestora;
- [...]

Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12a alineatul (2).

Articolul 11

Cerințe specifice privind vehiculele automatizate

- (1) În plus față de celelalte cerințe din prezentul regulament și din actele [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia și care sunt aplicabile vehiculelor din categoriile respective, vehiculele automatizate trebuie să respecte cerințele prevăzute în actele [...] **de punere în aplicare** adoptate în temeiul alineatului (2) legate de:
- (a) sistemele care preiau controlul conducătorului auto asupra vehiculului, inclusiv direcția, accelerarea și frânarea;

- (b) sistemele care furnizează vehiculului informații în timp real cu privire la starea vehiculului și a zonei înconjurătoare;
- (c) sistemele de monitorizare a disponibilității conducătorului auto;
- (d) dispozitivele de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) pentru vehiculele automatizate;
- (e) formatul armonizat pentru schimbul de date, de exemplu circulația în pluton a vehiculelor de mărci diferite;
- (f) sisteme pentru furnizarea de informații privind siguranța către alți utilizatori ai drumurilor.**

(1a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a modifica anexa II pentru a ține seama de progresul tehnic și de evoluțiile în materie de reglementare, în special în ceea ce privește aspectele enumerate la alineatul (1) din prezentul articol și cu scopul de a asigura un nivel ridicat de siguranță generală a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și un nivel ridicat de protecție a ocupanților vehiculelor, precum și siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, prin introducerea și actualizarea de referințe la regulamentele ONU și la actele de punere în aplicare.

- (2) Pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor automatizate pe drumurile publice, Comisia este împuternicită să adopte acte [...] **de punere în aplicare** [...] pentru a stabili cerințele privind sistemele și alte elemente enumerate la literele (a) - (e) de la alineatul (1) din prezentul articol și să stabilească norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor automatizate în ceea ce privește aceste cerințe. **Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12a alineatul (2).**

CAPITOLUL III

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 12

Exercitarea competențelor delegate

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul [4 alineatul (3), articolul 4 alineatul (6), articolul 4 alineatul (7), articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (4), articolul 7 alineatul (7), articolul 8 alineatul (3), articolul 9 alineatul (7), articolul 10 alineatul (3) și articolul 11 alineatul (2)] se conferă Comisiei pe o perioadă de [...] **cinci ani** [...] începând cu [OP: *Vă rugăm introduceți 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 opun prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.**
- (3) Delegarea competenței menționate la articolul [4 alineatul (3), articolul 4 alineatul (6), articolul 4 alineatul (7), articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (4), articolul 7 alineatul (7), articolul 8 alineatul (3), articolul 9 alineatul (7), articolul 10 alineatul (3) și articolul 11 alineatul (2)] poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

- (4) 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) Actul delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (3), articolului 4 alineatul (6), articolului 4 alineatul (7), articolului 5 alineatul (4), articolului 6 alineatul (4), articolului 7 alineatul (7), articolului 8 alineatul (3), articolului 9 alineatul (7), articolului 10 alineatul (3) sau articolului 11 alineatul (2) intră în vigoare numai în cazul în care Parlamentul European sau Consiliul nu a exprimat nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul informează Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 12a

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic – autovehicule (TCMV). Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

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

Articolul 12b

Raportare și revizuire

La fiecare cinci ani după data de [OP: Vă rugăm introduceți data – 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia întocmește un raport de evaluare pe care îl prezintă Parlamentului European și Consiliului, referitor la progresele măsurilor și sistemului de siguranță, inclusiv la gradul de implementare al acestora. Comisia analizează dacă respectivele măsuri și sisteme funcționează astfel cum este preconizat în prezentul regulament. Dacă este cazul, Comisia prezintă o propunere legislativă.

Articolul 13

Dispoziții tranzitorii

- (1) Prezentul regulament nu invalidează nicio omologare UE de tip acordată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care au fost acordate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 78/2009, cu Regulamentul (CE) nr. 79/2009, cu Regulamentul (CE) nr. 661/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestora, până la data de [OP: Vă rugăm să introduceți data care precedă imediat data aplicării prezentului regulament], cu excepția cazului în care cerințele relevante aplicabile unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate au fost modificate sau au fost adăugate noi cerințe prin prezentul regulament și actele delegate **și de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia.
- (2) Autoritățile de omologare continuă să acorde extinderi ale omologărilor UE de tip menționate la alineatul 1 din prezentul articol.
- (3) Prin derogare de la prezentul regulament, statele membre continuă să autorizeze până la datele specificate în anexa VI înmatricularea vehiculelor, precum și vânzarea sau punerea în exploatare a componentelor care nu respectă cerințele respectivelor regulamente ONU enumerate în anexa respectivă.

Articolul 14

Date de punere în aplicare

În ceea ce privește vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate ale acestora, autoritățile naționale trebuie:

- (a) începând cu datele specificate în anexa II, pentru o anumită cerință, să refuze, pe motive legate de cerința respectivă, acordarea omologării UE de tip sau a omologării naționale de tip în cazul noilor tipuri de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care nu sunt conforme cu cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate **și de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia;
- (b) începând cu datele specificate în anexa II, pentru o anumită cerință, să considere, pe motive legate de cerința respectivă, că certificatele de conformitate ale noilor tipuri de vehicule nu mai sunt valabile în temeiul articolului 48 din Regulamentul (UE) 2018/**858** și să interzică înmatricularea acestor vehicule care nu sunt conforme cu cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate **și de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia;
- (c) începând cu datele specificate în anexa II, pentru o anumită cerință, să interzică, pe motive legate de cerința respectivă, introducerea pe piață sau darea în funcțiune a componentelor sau unităților tehnice separate care nu sunt conforme cu cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate **și de punere în aplicare** adoptate în temeiul acestuia.

Articolul 15

Modificări ale Regulamentului (UE) 2018/858

Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/... se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

Articolul 16

Abrogări

- (1) Regulamentele (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009, (CE) nr. 631/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Consiliului și Regulamentele (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 se abrogă cu efect de la data punerii în aplicare a prezentului regulament.
- (2) Trimiterile la Regulamentele (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 17

Intrarea în vigoare și data aplicării

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

Se aplică de la [OP: *Vă rugăm introduceți data - 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament*].

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

Lista regulamentelor ONU menționate la articolul 4 alineatul (2)

Numărul regulamentului	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare reglementat de regulamentul ONU
1	Farurile pentru autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică și/sau o lumină de drum și sunt echipate cu lămpi cu filament din categoriile R2 și/sau HS1	<i>Seria 02 de amendamente</i>	JO L 177, 10.7.2010, p. 1	M, N ^(a)
3	Dispozitive retroreflectorizante pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	[...] Seria 02 de amendamente	JO L 323, 6.12.2011, p. 1.	M, N, O
4	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 7.	M, N, O

6	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	[...] Seria 01 de amendamente	JO L 213, 18.7.2014, p. 1.	M, N, O
7	Lămpi de poziție (laterale) față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	[...] Seria 02 de amendamente	JO L 285, 30.9.2014, p. 1.	M, N, O
8	Faruri pentru autovehicule (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 și/sau H11)	Seria de amendamente 05, rectificarea 1 la revizuirea 4	JO L 177, 10.7.2010, p. 71	M, N ^(a)
10	Compatibilitate electromagnetică	[...] Seria 05 de amendamente	JO L 41, 17.2.2017, p. 1	M, N, O
11	Încuietorile ușilor și elemente de susținere a ușilor	[...] Seria 03 de amendamente	JO L 120, 13.5.2010, p. 1 <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁ , N ₁

12	Protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact	[...] Seria 04 de amendamente	JO L 89, 27.3.2013, p. 1. <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁ , N ₁
13	Frânarea vehiculelor și a remorcilor	[...] Seria 11 de amendamente	JO L 42, 18.2.2016, p. 1.	M ₂ , M ₃ , N, O (^b)
13-H	Frânarea autoturismelor	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 335, 22.12.2015, p. 1.	M ₁ , N ₁
14	Ancoraje ale centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și ancoraje superioare ISOFIX	[...] Seria 07 de amendamente	JO L 218, 19.8.2015, p. 27 <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M, N

16	Centuri de siguranță, sisteme de fixare, sisteme de fixare pentru copii și sisteme ISOFIX de fixare pentru copii	[...] Seria 07 de amendamente	JO L 109, 27.4.2018, p. 1	M, N
17	Scaune, ancorajele acestora și tetiere	Seria 08 de amendamente	JO L 230, 31.8.2010, p. 81 <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M, N
18	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	[...] Seria 03 de amendamente	JO L 120, 13.5.2010, p. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
19	Lămpi de ceață față ale autovehiculelor	[...] Seria 04 de amendamente	JO L 250, 22.8.2014, p. 1	M, N
20	Faruri de autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică și/sau o lumină de drum și sunt echipate cu lămpi cu bec cu halogen (H4)	Seria 03 de amendamente	JO L 177, 10.7.2010, p. 170	M, N ^(a)

21	Amenajări interioare	[...] Seria 01 de amendamente	JO L 188, 16.7.2008, p. 32	M ₁
23	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 237, 8.8.2014, p. 1	M, N, O
25	Tetiere, încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor	Seria de amendamente 04, rectificarea 2 la revizuirea 1	JO L 215, 14.8.2010, p. 1 <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁
26	Proeminențe exterioare	[...] Seria 03 de amendamente	JO L 215, 14.8.2010, p. 27	M ₁
28	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră	[...] Versiunea originală a regulamentului	JO L 323, 6.12.2011, p. 33.	M, N

29	Protecția ocupanților cabinei unui vehicul utilitar	Seria 03 de amendamente	JO L 304, 20.11.2010, p. 21 <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	N
30	Pneuri pentru autovehicule și remorcile acestora (clasa C1)	[...] Seria 02 de amendamente	JO L 307, 23.11.2011, p. 1	M, N, O
31	Faruri etanșe („sealed beam”) pentru autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică europeană sau o lumină de drum sau ambele fascicule	[...] Seria 02 de amendamente	JO L 185, 17.7.2010, p. 15	M, N
34	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare de combustibil lichid)	[...] Seria 03 de amendamente	JO L 231, 26.8.2016, p. 41	M, N, O

37	Lămpi cu filament destinate utilizării în lămpile omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	[...] Seria 03 de amendamente	JO L 213, 18.7.2014, p. 36	M, N, O
38	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 20.	M, N, O
39	Vitezometru, inclusiv instalarea acestuia	[...] [...] <u>Seria 01 de amendamente</u>	JO L 120, 13.5.2010, p. 40 <i><u>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</u></i>	M, N
43	Materiale pentru vitraje tip securit	[...] Seria 01 de amendamente	JO L 42, 12.2.2014, p. 1	M, N, O
44	Dispozitive de fixare pentru copiii pasageri ai autovehiculelor („sistem de fixare pentru copii”)	[...] Seria 04 de amendamente	JO L 265, 30.9.2016, p. 1	M, N
45	Dispozitive de curățare a farurilor	[...] Seria 01 de amendamente	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M, N

46	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	[...] Seria 04 de amendamente	JO L 237, 8.8.2014, p. 24	M, N
48	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe autovehicule	[...] Seria 06 de amendamente	JO L 265, 30.9.2016, p. 125 <i><u>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</u></i>	M, N, O (°)
54	Pneuri pentru vehicule utilitare și pentru remorcile acestora (clasele C2 și C3)	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 307, 23.11.2011, p. 2	M, N, O
55	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	[...] Seria 01 de amendamente	JO L[...] <u>153</u> , [...] <u>15.6.2016</u> , p. <u>179</u> <i><u>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</u></i>	M, N, O (°)

58	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (DPAS) și instalarea acestora; Protecția antiîmpănare spate (PAS)	[...] Seria 0[...]3 de amendamente	[...] <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M, N, O
61	Vehicule utilitare, în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 164, 30.6.2010, p. 1	N
64	Pneu de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă (și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri)	[...] Seria 02 de amendamente	JO L 310, 26.11.2010, p. 18	M ₁ , N ₁
66	Rezistența suprastructurii vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Seria 02 de amendamente	JO L 84, 30.3.2011, p. 1	M ₂ , M ₃
67	Autovehicule care utilizează gaz petrolier lichefiat în sistemul de propulsie	[...] Seria 01 de amendamente	JO L 285, 20.10.2016, p. 1	M, N

73	Protecția laterală a vehiculelor de marfă	Seria 01 de amendamente	JO L 122, 8.5.2012, p. 1	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
77	Lămpi de staționare pentru autovehicule	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 21.	M, N
79	Echipamente de direcție	[...] Seria 0[...]3 de amendamente Corrigendum	[...] <u>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</u>	M, N, O
80	Scaunele vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Seria 03 de amendamente la regulament	JO L 226, 24.8.2013, p. 20 <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₂ , M ₃
87	Lumini de zi pentru autovehicule	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 24.	M, N

89	Dispozitive de limitare a vitezei	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 25.	M, N ^(d)
90	Seturi de garnituri de frână de schimb și garnituri de frână cu tambur de schimb pentru autovehicule și remorcile acestora	Seria 02 de amendamente	JO L 185, 13.7.2012, p. 24	M, N, O
91	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 27.	M, N, O
93	Dispozitive de protecție antiîmpănare față (DAF) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (PAF)	Versiunea originală a regulamentului	JO L 185, 17.7.2010, p. 56	N ₂ , N ₃
94	Protecția ocupanților în caz de coliziune frontală	Seria 03 de amendamente	JO L 35, 8.2.2018, p. 1	M ₁
95	Protecția ocupanților în caz de coliziune laterală	[...] Seria 03 de amendamente	JO L 183, 10.7.2015, p. 91	M ₁ , N ₁

97	Sistemele de alarmă ale vehiculelor (SAV)	[...] Seria 01 de amendamente	JO L 122, 8.5.2012, p. 19	M ₁ , N ₁ (°)
98	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare în gaz	[...] Seria 01 de amendamente	JO 176, 14.6.2014, p. 64	M, N
99	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în lămpi cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 285, 30.9.2014, p. 35	M, N
100	Siguranța din punct de vedere electric	[...] Seria 02 de amendamente	JO L 87, 31.3.2015, p. 1 <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M, N
102	Dispozitivul de cuplare strânsă (DCS); montarea unui tip omologat de DCS	Versiunea originală a regulamentului	JO L 351, 30.12.2008, p. 44	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄

104	Marcaje retroreflectorizante (vehicule grele și lungi)	[...] <u>V</u> ersiunea originală a <u>a</u> regulamentului	JO L 75, 14.3.2014, p. 29	M ₂ , M ₃ , N, O ₂ , O ₃ , O ₄
105	Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Seria 05 de amendamente	JO L 4, 7.1.2012, p. 30.	N, O
107	Vehicule M ₂ și M ₃	[...] Seria 07 de amendamente	JO L 52 din 23.2.2018, p. 1	M ₂ , M ₃
108	Pneuri reșapate pentru autoturisme și remorcile acestora	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 181, 4.7.2006, p. 1	M ₁ , O ₁ , O ₂
109	Pneuri reșapate pentru autoturisme și remorcile acestora	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 181, 4.7.2006, p. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ₃ , O ₄
110	Componente specifice pentru vehiculele care utilizează GNC	[...] Seria 01 de amendamente	JO L 166, 30.6.2015, p. 1	M, N

112	Faruri pentru autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu filament și/sau cu module LED	[...] Seria 01 de amendamente	JO L 250, 22.8.2014, p. 67	M, N
114	Airbag de înlocuire	Versiunea originală a regulamentului	JO L 373, 27.12.2006, p. 272	M ₁ , N ₁
115	Sisteme GPL și GNC recondiționate	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 323, 7.11.2014, p. 91	M, N
116	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 45, 16.2.2012, p. 1	M ₁ , N ₁ (°)
117	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C1, C2 și C3)	[...] Seria 02 de amendamente	JO L 218, 12.8.2016, p. 1	M, N, O

118	Rezistența la foc a materialelor din interiorul autobuzelor	[...] Seria 02 de amendamente	JO L 102, 21.4.2015, p. 67 <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₃
119	Lămpi de viraj	[...] Seria 01 de amendamente	JO L 89, 25.3.2014, p. 101	M, N
121	Amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Seria 01 de amendamente	JO L 5, 8.1.2016, p. 9	M, N
122	Sistemul de încălzire al vehiculelor	[...] Versiunea originală a regulamentului	JO L 164, 30.6.2010, p. 231 <i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M, N, O

123	Sisteme de faruri adaptive (SFA) pentru autovehicule	[...] <u>Seria 01 de amendamente</u>	[...] <i><u>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</u></i>	M, N
124	Roți de schimb	Versiunea originală a regulamentului	JO L 375, 27.12.2006, p. 568	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂
125	Câmpul vizual frontal	[...] Seria 01 de amendamente	JO L 20, 25.1.2018, p. 16	M ₁
126	Sisteme de separare	Versiunea [...] originală a regulamentului	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁
127	Siguranța pietonilor	Seria 02 <u>de amendamente</u>	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁ , N ₁

128	Surse de lumină cu diode electroluminiscente (LED)	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 162, 29.5.2014, p. 43	M, N, O
129	Sistem de reținere îmbunătățit pentru copii	[...] <u>V</u> ersiunea originală a regulamentului	JO L 97, 29.3.2014, p. 21	M, N
130	Avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Versiunea originală a regulamentului	JO L 178, 18.6.2014, p. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (^f)
131	Frânare de urgență avansată	[...] Seria 01 de amendamente	JO L 214, 19.7.2014, p. 47	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (^f)
134	Siguranța hidrogenului	[...] <u>V</u> ersiunea <u>o</u> riginală [...] a amendamentelor	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M, N

135	Coliziunea laterală cu un stâlp	[...] Seria 01 de amendamente	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁ , N ₁
137	Coliziune frontală pe întreaga lățime	Seria 01 de amendamente	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁
139	Asistență la frânare	Versiunea [...] originală a regulamentului	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁ , N ₁
140	Controlul stabilității	Versiunea [...] originală a regulamentului	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁ , N ₁

141	Monitorizarea presiunii în pneuri	Versiunea [...] originală a regulamentului	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁ , N ₁ ^(g)
142	Instalarea pneurilor	Versiunea [...] originală a regulamentului	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁
(145)	Ancoraje de reținere pentru copii	Versiunea [...] originală a regulamentului	<i>[OP: planificat pentru traducere în 2018, vă rugăm să actualizați referințele atunci când vor fi disponibile]</i>	M ₁

Note la tabel:

Seriile de amendamente indicate în tabel reflectă versiunea care a fost publicată în Jurnalul Oficial și nu aduc atingere seriei de amendamente care trebuie să fie respectate pe baza dispozițiilor tranzitorii prevăzute în acestea.

Conformitatea cu seria de amendamente adoptate după seriile speciale de amendamente indicate în tabel este acceptată ca alternativă.

Datele specificate în seriile relevante de amendamente la regulamentele ONU enumerate în tabel, cu privire la obligațiile părților contractante la „Acordul revizuit din 1958”¹, privind prima înmatriculare, darea în exploatare, punerea la dispoziție pe piață, vânzarea și orice dispoziții similare, se aplică în mod obligatoriu în sensul articolelor 48 și 50 din Regulamentul (UE) 2018/858, cu excepția cazului în care la articolul 14 din regulamentul respectiv sunt specificate date alternative, în acest caz utilizându-se datele alternative respective.

În anumite cazuri, un regulament ONU enumerat în tabel prevede în dispozițiile sale tranzitorii că, începând de la o anumită dată, părțile contractante la „Acordul revizuit din 1958” care aplică o anumită serie de amendamente la regulamentul ONU respectiv nu sunt obligate să accepte sau pot refuza să accepte, pentru omologarea de tip națională sau regională, un tip omologat în conformitate cu o serie precedentă de amendamente, sau conține o formulare cu o intenție și un sens similare. Acest lucru se interpretează ca o dispoziție cu caracter obligatoriu pentru autoritățile naționale în ceea ce privește considerarea certificatelor de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 48 din Regulamentul (UE) 2018/858, cu excepția cazului în care în anexa II la regulamentul respectiv sunt specificate date alternative, în acest caz utilizându-se datele alternative respective.

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 revizuit din 1958”) (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

- (a) Regulamentele nr. 1, 8 și 20 ale ONU nu sunt aplicabile în cazul omologării UE de tip a vehiculelor.
- (b) Echiparea obligatorie cu o funcție de control al stabilității este necesară în conformitate cu regulamentele ONU. Totuși, aceasta este obligatorie și pentru vehiculele din categoria N₁.
- (c) În cazul în care producătorul vehiculului declară că un vehicul este adecvat pentru remorcarea de încărcături (punctul 2.11.5 din fișa de informații prevăzută la articolul 24 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/**858**) și orice componentă a unui dispozitiv adecvat de cuplare mecanică, fie că este montată sau nu pe autovehicul, ar putea obstrucționa (parțial) orice componentă de iluminat și/sau spațiul de montare și fixare a plăcii de înmatriculare spate, se aplică următoarele dispoziții:
- în instrucțiunile pentru utilizatorul autovehiculului (de exemplu, manualul proprietarului, manualul de utilizare a vehiculului) se specifică în mod clar faptul că instalarea unui dispozitiv de cuplare mecanică care nu poate fi ușor îndepărtat sau re poziționat nu este permisă;
 - în instrucțiuni se specifică, de asemenea, în mod clar faptul că, atunci când prevăzut, dispozitivul de cuplare mecanică trebuie întotdeauna să fie îndepărtat sau re poziționat atunci când nu este utilizat; și
 - în cazul unei omologări de tip a unui sistem de vehicul în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 55, trebuie să se garanteze că dispozițiile cu privire la îndepărtarea, re poziționarea și/sau amplasarea alternativă sunt pe deplin respectate în ceea ce privește instalația de iluminat și spațiului destinat montării și fixării plăcii de înmatriculare spate.
- (d) Sunt vizate doar dispozitivele de limitare a vitezei (DLV) și instalarea obligatorie a DLV pe vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃.
- (e) Dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate se instalează pe vehiculele din categoriile M₁ și N₁, iar sistemele de imobilizare se instalează pe vehicule din categoria M₁.
- (f) A se vedea nota explicativă ⁴ la tabelul din Anexa II.
- (g) Pentru vehiculele din categoriile M₁, cu o masă maximă ≤ 3 500 kg, și, respectiv, N₁, care nu sunt echipate cu roți jumelate pe o axă.**

ANEXA II**Lista cerințelor prevăzute la articolul 4 alineatul (5) și la articolul 5 alineatul (3), precum și datele prevăzute la articolul 14**

<u>Articol</u>	Obiect	[...] <u>Acte de reglementare</u>	<u>Dispoziții</u> [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
A	Cerințe privind SISTEMELE DE REȚINERE, ÎNCERCĂRILE DE IMPACT, INTEGRITATEA SISTEMULUI DE ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL ȘI SIGURANȚA ELECTRICĂ LA TENSIUNE ÎNALTĂ														
A1	Amenajări interioare	Regulamentul ONU nr. 21		A											
A2	Rezistența scaunelor – tetiere	Regulamentul ONU nr. 17		A	A	A	A	A	A						
A3	Scaune de autobuz	Regulamentul ONU nr. 80			A	A									A
A4	Ancoraje ale centurilor de siguranță	Regulamentul ONU nr. 14		A	A	A	A	A	A						
A5	Centuri de siguranță și sisteme de reținere	Regulamentul ONU nr. 16		A	A	A	A	A	A					A	A
A6	Sisteme de separare	Regulamentul ONU nr. 126		X										B	

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispoziții [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
A7	Ancoraje de reținere pentru copii	Regulamentul ONU nr. 145		A											
A8	Sistem de reținere pentru copii	Regulamentul ONU nr. 44		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹					A	A
A9	Sistem de reținere îmbunătățit pentru copii	Regulamentul ONU nr. 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A10	Protecția antiîmpănare față	Regulamentul ONU nr. 93						A	A					A	A
A11	Protecție antiîmpănare spate	Regulamentul ONU nr. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A12	Protecție laterală	Regulamentul ONU nr. 73						A	A			A	A		
A13	Siguranța rezervorului de combustibil	Regulamentul ONU nr. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A14	Gaz petrolier lichefiat (GPL);	Regulamentul ONU nr. 67		A	A	A	A	A	A						A
A15	Siguranța gazului natural lichefiat și comprimat	Regulamentul ONU nr. 110		A	A	A	A	A	A						A

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispoziții [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
A16	Siguranța hidrogenului	Regulamentul ONU nr. 134		A	A	A	A	A	A						A
A17	Calificarea materialelor pentru sisteme pe bază de hidrogen		[...]	A	A	A	A	A	A						A
A18	Siguranța electrică în funcționare	Regulamentul ONU nr. 100		A	A	A	A	A	A						
A19	Impact frontal echilibrat	Regulamentul ONU nr. 94	Se aplică categoriilor de vehicule M ₁ , <u>cu o masă maximă ≤ 3 500 kg,</u> și, respectiv, N ₁ [...] <u>Pentru vehiculele cu o masă maximă > 2 500 kg, se aplică datele de la nota B.</u>	A			A[...]								

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispozitii [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
A20	Coliziune frontală pe întreaga lăţime	Regulamentul ONU nr. 137	Utilizarea dispozitivului de încercare antropomorf, manechinul „Hybrid III”, este autorizată până când dispozitivul de încercare pentru reţinerea ocupantului uman „THOR” este disponibil în regulamentul ONU.	B			B								
A21	Comportarea sistemului de direcţie în caz de impact	Regulamentul ONU nr. 12		A			A							A	
A22	Airbag de înlocuire	Regulamentul ONU nr. 114		X			X							B	
A23	Impactul asupra cabinei	Regulamentul ONU nr. 29					A	A	A						

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispoziții [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
A24	Coliziune laterală	Regulamentul ONU nr. 95	Se aplică tuturor vehiculelor din categoriile M ₁ și N ₁ , inclusiv celor cu punctul R al scaunului în poziția cea mai joasă > 700 mm de la nivelul solului. <u>Pentru vehiculele cu punctul R al scaunului în poziția cea mai joasă > 700 mm de la nivelul solului, se aplică datele de la nota B.</u>	A			A								
A25	Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentul ONU nr. 135		B			B								
A26	Impact din spate	Regulamentul ONU nr. 34	Se aplică pentru vehiculele din categoriile M ₁ , <u>cu o masă maximă ≤ 3 500 kg,</u> și, respectiv, N ₁ [...]. Este asigurată respectarea cerințelor de siguranță electrică post-coliziune	[...] <u>B</u>			[...] <u>B</u>								

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispoziții [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
B	Cerințe privind PIETONII, BICICLIȘTII, VEDEREA ȘI VIZIBILITATEA														
B1	Proiecția picioarelor și a capului pietonilor	Regulamentul ONU nr. 127		A			A								
B2	Zona extinsă de impact a capului pietonilor și bicicliștilor	Regulamentul ONU nr. 127	Zonele de încercare a capului-manechin de copil și de adult sunt delimitate de „o distanță de înfășurare în jurul adultului” de 2 500 mm sau de „linia de referință din spate a parbrizului” oricare dintre acestea este situată mai în față. Contactul capului-manechin cu montanții A, cu traversa superioară a parbrizului și cu capota este exclus, dar trebuie monitorizat.	[...] <u>C</u>			[...] <u>C</u>								
B3	Sistem de protecție frontală		[...]	X			X							A	
B4	Frânare de urgență avansată pentru pietoni și bicicliști			C			C								

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispozitii [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
B5	Atenționare de coliziune cu pietoni și bicicliști				B	B		B	B					B	
B6	Sistem de informare pentru unghiul mort				B	B		B	B					B	
B7	[...] Detectarea depasării în marșarier.			B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
B8	Vizibilitate frontală	Regulamentul ONU nr. 125	Se aplică categoriilor de vehicule M ₁ și N ₁	[...] A			C								
B9	Vedere directă de serviciu greu				D	D		D	D						
B10	Vitraj de tip securit	Regulamentul ONU nr. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11	Dejivrare/dezaburire			A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²						
B12	Spălare/ștergere			A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³					A	
B13	Dispozitive de vizibilitate indirectă	Regulamentul ONU nr. 46		A	A	A	A	A	A						A

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispoziții [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
C	Cerințe privind ȘASIUL, SISTEMUL DE FRÂNARE, PNEURILE ȘI SISTEMUL DE DIRECȚIE AL VEHICULULUI														
C1	Echipamente de direcție	Regulamentul ONU nr. 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul ONU nr. 130			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
C3	Sistem de urgență de păstrare a benzii de circulație			B ⁶			B ⁶								
C4	Sisteme de frânare	Regulamentul ONU nr. 13 Regulamentul ONU nr. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C5	Piese de schimb pentru sistemul de frânare	Regulamentul ONU nr. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6	Asistență la frânare	Regulamentul ONU nr. 139		A			A								
C7	Controlul stabilității	Regulamentul ONU nr. 13 Regulamentul ONU nr. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispozitii [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
C8	Sistem avansat de frânare de urgență la vehicule grele	Regulamentul ONU nr. 131			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
C9	Sistem avansat de frânare de urgență la vehicule utilitare ușoare			B			B								
C10	Siguranța și performanțele de mediu ale pneurilor	Regulamentul ONU nr. 30 Regulamentul ONU nr. 54 Regulamentul ONU nr. 117		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11	Roțile de rezervă și sistemele „run-flat”	Regulamentul ONU nr. 64		A ¹			A ¹								
C12	Pneuri reșapate	Regulamentul ONU nr. 108 Regulamentul ONU nr. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispoziții [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
C13	Monitorizarea presiunii în pneuri pentru vehiculele utilitare ușoare	Regulamentul ONU nr. 141	Se aplică pentru vehiculele din categoriile M ₁ , cu o masă maximă ≤ 3 500 kg , și, respectiv, N ₁	A			B								
C14	Monitorizarea presiunii în pneuri pentru vehiculele grele				B	B		B	B			B	B		
C15	Instalarea pneurilor	Regulamentul ONU nr. 142	Se aplică tuturor categoriilor de vehicule	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16	Roți de schimb	Regulamentul ONU nr. 124		X			X			X	X				B
D	Cerințe privind INSTRUMENTELE LA BORD, SISTEMUL ELECTRIC, [...] SISTEMUL DE ILUMINAT AL VEHICULULUI ȘI PROTECȚIA ÎMPOTRIVA UTILIZĂRII <u>NEAUTORIZATE, INCLUSIV A ATACURILOR CIBERNETICE</u>														
D1	Avertizare sonoră	Regulamentul ONU nr. 28		A	A	A	A	A	A						A

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispozitii [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
D2	Interferența radio (compatibilitate electromagnetică)	Regulamentul ONU nr. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3	Protecția împotriva utilizării neautorizate, împotriva atacurilor cibernetice, sistemele de imobilizare și sistemele de alarmă	Regulamentul ONU nr. 18 Regulamentul ONU nr. 97 Regulamentul ONU nr. 116		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹					A	A
D4	Vitezometru	Regulamentul ONU nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D5	Odometru	Regulamentul ONU nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D6	Dispozitive de limitare a vitezei	Regulamentul ONU nr. 89			A	A		A	A						A
D7	Asistența inteligentă pentru controlul vitezei			B	B	B	B	B	B					B	
D8	Identificarea comenzilor, a lămpilor-martor și a indicatoarelor	Regulamentul ONU nr. 121		A	A	A	A	A	A						
D9	Sisteme de încălzire	Regulamentul ONU nr. 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispozitii [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
D10	Dispozitive de semnalizare luminoasă	Regulamentul ONU nr. 4 Regulamentul ONU nr. 6 Regulamentul ONU nr. 7 Regulamentul ONU nr. 19 Regulamentul ONU nr. 23 Regulamentul ONU nr. 38 Regulamentul ONU nr. 77 Regulamentul ONU nr. 87 Regulamentul ONU nr. 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D11	Dispozitive de iluminare a drumului	Regulamentul ONU nr. 31 Regulamentul ONU nr. 98 Regulamentul ONU nr. 112 Regulamentul ONU nr. 123		X	X	X	X	X	X						A
D12	Dispozitive retroreflectorizante	Regulamentul ONU nr. 3		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispoziții [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
D13	Surse luminoase	Regulamentul ONU nr. 37 Regulamentul ONU nr. 99 Regulamentul ONU nr. 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14	Instalație de semnalizare luminoasă, de iluminare a drumului și dispozitive retroreflectorizante	Regulamentul ONU nr. 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
D15	Semnal pentru oprirea de urgență			B	B	B	B	B	B	B	B	B	B		
D16	Dispozitive de curățare a farurilor	Regulamentul ONU nr. 45		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹						A
D17	Indicator de schimbare a treptelor de viteză			A											
E	Cerințe privind COMPORTAMENTUL CONDUCĂTORULUI AUTO ȘI AL SISTEMULUI														
E1	Facilitarea instalării sistemelor antidemaraj cu etilotest		<u>EN 50436-7:2016</u>	B	B	B	B	B	B						

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispozitii [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
E2	Monitorizarea somnolenței și a lipsei de atenție a conducătorului auto [...]			B	B	B	B	B	B						
E3	Recunoașterea avansată a stării de distragere a atenției		Recunoașterea avansată a stării de distragere a atenției poate acoperi și monitorizarea [...] somnolenței și a lipsei de atenție Evitarea distragerii atenției prin mijloace tehnice poate fi, de asemenea, luată în considerare ca o alternativă la recunoașterea avansată a stării de distragere a atenției	C	C	C	C	C	C						
E4	Sistem [...] de monitorizare a disponibilității conducătorului auto			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
E5	Dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele [...]			B	B ⁵	B ⁵	B	B ⁵	B ⁵					B	
E6	Sisteme de înlocuire a controlului conducătorului auto asupra vehiculului			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
E7	Sisteme care furnizează vehiculului informații cu privire la starea sa și a zonei înconjurătoare			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispoziții [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
E8	Circulația în pluton			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
F	Cerințe privind CONSTRUCȚIA ȘI CARACTERISTICILE GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE VEHICULULUI														
F1	Spațiu pentru placa de înmatriculare			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2	Mersul înapoi			A	A	A	A	A	A						
F3	Încuietorile și balamalele ușilor	Regulamentul ONU nr. 11		A			A	[...]	[...]						
F4	Trepte de acces, mânere și scări			A			A	A	A						

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispozitii [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
F5	Proeminențe exterioare	Regulamentul ONU nr. 26		A											
F6	Proeminențe exterioare ale cabinelor vehiculelor utilitare	Regulamentul ONU nr. 61					A	A	A						
F7	Plăcuța regulamentară și numărul de identificare al vehiculului			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8	Dispozitive de remorcare			A	A	A	A	A	A						
F9	Apărătoare roți			A											
F10	Sisteme antiîmproșcare						A	A	A	A	A	A	A		
F11	Mase și dimensiuni			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

Articol	Obiect	[...] Acte de reglementare	Dispozitii [...] tehnice specifice suplimentare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T S	Com pon entă
F12	Cuplaje mecanice	Regulamentul ONU nr. 55 Regulamentul ONU nr. 102		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	<u>A</u>	A
F13	Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Regulamentul ONU nr. 105					A	A	A	A	A	A	A		
F14	Construcția generală a autobuzelor	Regulamentul ONU nr. 107			A	A									
F15	Rezistența suprastructurii autobuzului	Regulamentul ONU nr. 66			A	A									
F16	Inflamabilitatea în autobuze	Regulamentul ONU nr. 118				A									A

Note la tabel:

A: Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:

[OP: Vă rugăm să inserați data punerii în aplicare a prezentului regulament]

B: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip:

[OP: Vă rugăm să inserați data punerii în aplicare a prezentului regulament]

Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:

[OP: Vă rugăm să inserați data – 24 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]

C: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip:

[OP: Vă rugăm să inserați data – 24 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]

Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:

[OP: Vă rugăm să inserați data – 48 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]

D: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip:

[OP: Vă rugăm să inserați data – 48 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]

Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:

[OP: Vă rugăm să inserați data – 84 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]

X: Componenta sau unitatea tehnică separată în cauză se aplică categoriilor de vehicule după cum este indicat.

¹ Conformitatea este necesară în cazul în care este instalat.

² Vehiculele din această categorie sunt dotate cu dispozitive corespunzătoare pentru degivrarea și dezaburirea parbrizului.

³ Vehiculele din această categorie sunt dotate cu dispozitive corespunzătoare pentru spălarea și ștergerea parbrizului.

4 Următoarele vehicule sunt exceptate:

- vehiculele cu semiremorcă din categoria N₂ cu masa maximă de peste 3,5 tone, dar mai mică de 8 tone;
- vehiculele din categoriile M₂ și M₃ din clasa A, clasa I și clasa II, astfel cum sunt definite la punctul 2.1 din Regulamentul ONU nr. 107;
- autobuzele articulate din categoria M₃ din clasa A, clasa I și clasa II, astfel cum sunt definite la punctul 2.1 din Regulamentul ONU nr. 107;
- vehiculele de teren din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃;
- vehiculele cu destinație specială din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃; și
- vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ cu mai mult de trei axe.

5 În cazul vehiculelor automatizate, conformitatea este necesară.

6 **Pentru autovehiculele cu sistem de servodirecție hidraulic se aplică datele de la nota C. Totuși, aceste vehicule sunt echipate, în schimb, cu un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație.**

Modificări aduse anexei II la Regulamentul (UE) 2018/858

Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858 se modifică după cum urmează:

(1) în tabelul din partea I, la mențiunea pentru articolul 3A, referința din coloana a treia la „Regulamentul (CE) nr. 661/2009” se înlocuiește cu următorul text:

„Regulamentul (UE) 2019/...⁺”

* Regulamentul (UE) 2019/... al Parlamentului European și al Consiliului din [...] privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 2018/**858** și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 [JO ..., p...]

și fiecare trimitere la „Regulamentul (CE) nr. 661/2009” din întregul text al anexei II se înlocuiește cu o trimitere la „Regulamentul (UE) 2019/...”, dacă nu se prevede altfel în dispozițiile următoare din prezenta anexă;

(2) Partea I se modifică după cum urmează:

(a) tabelul se modifică după cum urmează:

(i) se inserează următoarea mențiune la locul corespunzător după numărul de ordine:

„55A	Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentu l (UE) 2019/... ⁺ Regulamentu l ONU nr. 135	X			X”;							
------	---------------------------------	---	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--

⁺ [PO: Vă rugăm să inserați detaliile relevante în text și în nota de subsol.]

(ii) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentu l (UE) 2019/... ⁺ Regulamentu l ONU nr. 127	X			X							X”;
-----	----------------------	---	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	-----

(iii) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentu l (UE) 2019/... ⁺ Regulamentu l ONU nr. 134	X	X	X	X	X	X					X
63	Siguranță generală	Regulamentu l (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾)	X ⁽¹⁵⁾)	X ⁽¹⁵⁾)	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ ” ;

(iv) mențiunile referitoare la articolele 65 și 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentu l (UE) 2019/... ⁺ Regulamentu l ONU nr. 131		X	X		X	X					
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentu l (UE) 2019/... ⁺ Regulamentu l ONU nr. 130		X	X		X	X”;					

(b) notele explicative se modifică după cum urmează:

(i) notele explicative (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„⁽³⁾ Este obligatorie echiparea cu o funcție de stabilitate a vehiculului, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 2019/...⁺

⁽⁴⁾ Este obligatorie echiparea cu un sistem electronic de control al stabilității, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 2019/...⁺”;

(ii) nota explicativă 9A se înlocuiește cu următorul text:

„^(9A) Este obligatorie echiparea cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 2019/...⁺”;

(iii) nota explicativă 15 se înlocuiește cu următorul text:

„⁽¹⁵⁾ Conformitatea cu Regulamentul (UE) nr. 2019/...⁺ este obligatorie. Cu toate acestea, omologarea de tip conform acestui articol specific nu este avută în vedere, deoarece el reprezintă doar colectarea articolelor enumerate în tabelul care face trimitere la Regulamentul (UE) 2019/...⁺”;

(3) În apendicele 1 din partea I, tabelul 1 se modifică după cum urmează:

(a) mențiunea referitoare la articolul 46A se înlocuiește cu următorul text:

„46 A	Instalare a pneurilor	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 142		B”;
----------	-----------------------------	---	--	-----

(b) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 127		A”;
-----	-------------------------	---	--	-----

(c) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 134		X
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺		Conformitatea cu Regulamentul (UE) nr. 2019/... ⁺ este obligatorie. Cu toate acestea, omologarea de tip conform acestui articol specific nu este avută în vedere, deoarece el reprezintă doar colectarea articolelor enumerate în tabelul care face trimitere la Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ .”;

(4) în notele explicative la tabelul 1 din appendicele 1, paragraful final se elimină;

(5) În appendicele 1 din partea I, tabelul 2 se modifică după cum urmează:

(a) mențiunea referitoare la articolul 46A se înlocuiește cu următorul text:

„46 A	Instalare a pneurilor	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 142		B”;
----------	-----------------------------	---	--	-----

(b) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58 A	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 127		A”;
----------	-------------------------	---	--	-----

(c) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 134		X
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺		Conformitatea cu Regulamentul (UE) nr. 2019/... ⁺ este obligatorie. Cu toate acestea, omologarea de tip conform acestui articol specific nu este avută în vedere, deoarece el reprezintă doar colectarea articolelor enumerate în tabelul care face trimitere la Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ .”;

(6) în appendicele 2 din partea I, punctul 4 se modifică după cum urmează:

(a) tabelul intitulat „Partea I: Vehiculele care aparțin categoriei M₁” se modifică după cum urmează:

(i) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Regulamentul ONU nr. 127 Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ (Protecția pietonilor)	Vehiculele sunt echipate cu un dispozitiv antiblocare electronic care acționează pe toate roțile. Se aplică cerințele din Regulamentul ONU nr. 127. Orice sistem de protecție frontală trebuie să facă parte integrantă din vehicul și, astfel, să fie în conformitate cu cerințele din Regulamentul ONU nr. 127, sau să fie supus omologării de tip ca unitate tehnică separată”;
-----	---	--

(ii) se inserează următoarea mențiune la locul corespunzător după numărul de ordine:

„62	Regulamentul ONU nr. 134 Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ (Sistem pe bază de hidrogen)	Se aplică cerințele din Regulamentul ONU nr. 134. În mod alternativ, trebuie demonstrat că vehiculul îndeplinește: - Cerințele de fond din Regulamentul (CE) nr. 79/2009 în versiunea aplicabilă la data de [OP: <i>Vă rugăm să inserați data care precedă imediat data aplicării prezentului regulament</i>]; - Anexa 100 – Standard tehnic pentru sistemele de combustibil ale autovehiculelor alimentate cu hidrogen comprimat gazos (Japonia) [Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japan)] - GB/T 24549-2009 Vehicule electrice cu pilă de combustie – cerințe de siguranță (China) [Fuel cell electric vehicles – safety requirements (China)]; - Standard internațional ISO 23273:2013 Partea 1: Siguranța în funcționare a vehiculului și Partea 2: Protecția împotriva pericolelor legate de hidrogen pentru vehicule alimentate cu hidrogen comprimat; sau - SAE J2578 – Siguranța generală a vehiculelor cu pilă de combustie”;
-----	---	---

(b) tabelul intitulat „Partea II Vehicule din categoria N₁” se modifică după cum urmează:

(i) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Regulamentul ONU nr. 127 Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ (Protecția pietonilor)	Vehiculele sunt echipate cu un dispozitiv antiblocare electronic care acționează pe toate roțile. Se aplică cerințele din Regulamentul ONU nr. 127. Orice sistem de protecție frontală trebuie să facă parte integrantă din vehicul și, astfel, să fie în conformitate cu cerințele din Regulamentul ONU nr. 127, sau să fie supus omologării de tip ca unitate tehnică separată”;
-----	---	---

(ii) se inserează următoarea mențiune la locul corespunzător după numărul de ordine:

„62	Regulamentul ONU nr. 134 Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ (Sistem pe bază de hidrogen)	Se aplică cerințele din Regulamentul ONU nr. 134. În mod alternativ, trebuie demonstrat că vehiculul îndeplinește: - Cerințele de fond din Regulamentul (CE) nr. 79/2009 în versiunea aplicabilă la data de [OP: <i>Vă rugăm să inserați data care precedă imediat data aplicării prezentului regulament</i>]; - Anexa 100 – Standard tehnic pentru sistemele de combustibil ale autovehiculelor alimentate cu hidrogen comprimat gazos (Japonia) [Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japan)] - GB/T 24549-2009 Vehicule electrice cu pilă de combustie – cerințe de siguranță (China) [Fuel cell electric vehicles – safety requirements (China)]; - Standard internațional ISO 23273:2013 Partea 1: Siguranța în funcționare a vehiculului și Partea 2: Protecția împotriva pericolelor legate de hidrogen pentru vehicule alimentate cu hidrogen comprimat; sau - SAE J2578 – Siguranța generală a vehiculelor cu pilă de combustie”;
-----	---	---

(7) în Partea II, mențiunile pentru articolele 58, 65 și 66 se elimină;

(8) Partea III se modifică după cum urmează:

(a) în apendicele 1, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 127	X	X”;		
-----	----------------------	---	---	-----	--	--

(ii) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 134	X	X	X	X
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ ”;

(iii) mențiunile referitoare la articolele 65 și 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 131			N/A	N/A
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 130			N/A	N/A”;

(b) în apendicele 2, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) se inserează următoarea mențiune la locul corespunzător după numărul de ordine:

„55A	Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 135	N/A				N/A”;						
------	---------------------------------	---	-----	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--

(ii) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 127	N/A				N/A”;						
-----	----------------------	---	-----	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--

(iii) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 134	X	X	X	X	X	X					
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ ”;	

(iv) mențiunile referitoare la articolele 65 și 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 131	N/A	N/A		N/A	N/A						
-----	--------------------------------------	---	-----	-----	--	-----	-----	--	--	--	--	--	--

66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentu l (UE) 2019/... ⁺ Regulamentu l ONU nr. 130		N/A	N/ A		N/A	N/A” ;				
----	---	---	--	-----	---------	--	-----	-----------	--	--	--	--

(c) Apendicele 3 se modifică după cum urmează:

(i) în tabel, se inserează următoarea mențiune la locul corespunzător după numărul de ordine:

„55 A	Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 135	N/A”;
----------	---------------------------------	---	-------

(ii) în tabel, mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 127	G”;
-----	----------------------	---	-----

(iii) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 134	X
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾ ”;

(iv) se adaugă următorul punct:

„5 Punctele 1.-4.2. se aplică și vehiculelor din categoria M₁ care nu sunt clasificate ca vehicule cu destinație specială, dar sunt accesibile cu fotolii rulante.”;

(d) în apendicele 4, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) se inserează următoarea mențiune la locul corespunzător după numărul de ordine:

„55A	Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 135			A”;						
------	---------------------------------	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

(ii) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 127			A”;						
-----	----------------------	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

(iii) mențiunile referitoare la articolele 62, 63, 65 și 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 134	X	X	X	X	X				
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺	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 (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 131	N/A	N/A		N/A	N/A				

66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 130	N/A	N/A		N/A	N/A”;				
----	---	---	-----	-----	--	-----	-------	--	--	--	--

(e) în appendicele 5, în tabel, mențiunile referitoare la articolele 62, 63, 65 și 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 134	X
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾
65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 131	N/A
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 130	N/A”;

(f) în appendicele 6, în tabel, mențiunile referitoare la articolele 62, 63, 65 și 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 134	X	
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾

65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 131	N/A	
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (UE) 2019/... ⁺ Regulamentul ONU nr. 130	N/A”;	

(g) notele explicative se modifică după cum urmează:

(i) nota explicativă pentru X se înlocuiește cu următorul text:

„X Sunt aplicabile cerințele stabilite în actul de reglementare relevant.”

(ii) notele explicative (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„⁽³⁾ Este obligatorie echiparea cu o funcție de stabilitate a vehiculului, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 2019/...⁺

⁽⁴⁾ Este obligatorie echiparea cu un sistem electronic de control al stabilității, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 2019/...⁺”;

(iii) nota explicativă 9A se înlocuiește cu următorul text:

^(9A) Se aplică doar în cazul în care vehiculele sunt echipate cu echipamente reglementate prin Regulamentul ONU nr. 64. Cu toate acestea, este obligatorie echiparea cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 2019/...⁺”;

(iv) nota explicativă 15 se înlocuiește cu următorul text:

„⁽¹⁵⁾ Conformitatea cu Regulamentul (UE) nr. 2019/...⁺ este obligatorie. Cu toate acestea, omologarea de tip conform acestui articol specific nu este avută în vedere, deoarece el reprezintă doar colectarea articolelor enumerate în altă parte în tabelul relevant.”;

(v) notele explicative 16 și 17 se elimină.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Dispoziții tranzitorii menționate la articolul 13 alineatul (3)

Regulament ONU	Cerințe specifice	Data finală pentru înregistrarea vehiculelor neconforme, precum și pentru vânzarea sau intrarea în serviciu a componentelor neconforme⁽¹⁾
29	Rezistența cabinei vehiculelor comerciale	29 ianuarie 2021
	Vehiculele din categoria N trebuie să fie conforme cu regulamentul	
142	Instalarea pneurilor	31 octombrie 2018
	Vehiculele din categoriile O ₁ , O ₂ , O ₃ și O ₄ trebuie să aibă pneuri din clasa C1 sau C2 care respectă cerințele etapei 2 pentru rezistența la rulare.	
	Instalarea pneurilor	31 octombrie 2020
	Vehiculele din categoriile O ₃ și O ₄ trebuie să aibă pneuri din clasa C3 care respectă cerințele etapei 2 pentru rezistența la rulare.	

117	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare	30 aprilie 2019
	Pneurile din clasele C1, C2 și C3 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 2 privind emisiile sonore	
	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare	30 aprilie 2019
	Pneurile din clasa C3 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 1 privind rezistența la rulare	
	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare	30 aprilie 2021
	Pneurile din clasele C1 și C2 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 2 privind rezistența la rulare	
127	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare	30 aprilie 2023
	Pneurile din clasa C3 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 2 privind rezistența la rulare	
127	Performanța privind siguranța pietonilor	23 august 2019
	Vehiculele din categoriile M ₁ , cu o masă maximă > 2 500 kg, și, respectiv, N ₁	

Note la tabel:

- (¹) Datele astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 în ceea ce privește tipurile de vehicule, sistem și componentă conforme cerințelor din versiunea sa aplicabilă la *[OP: Vă rugăm să inserați data imediat anterioară datei punerii în aplicare a prezentului regulament]* și a Regulamentului (CE) nr. 78/2009 în ceea ce privește tipurile de vehicule și sistem conforme cerințelor din versiunea sa aplicabilă la *[OP: Vă rugăm să inserați data imediat anterioară datei punerii în aplicare a prezentului regulament]*.
-
-