

I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

REGULAMENTE

**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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 95,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

(1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne, în cadrul căreia se asigură libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, este în vigoare un sistem cuprinzător de omologare CE de tip a autovehiculelor, instituit prin Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (directiva-cadru) ⁽³⁾.

(2) Prezentul regulament este un regulament individual în sensul procedurii de omologare comunitară de tip prevăzută în Directiva 2007/46/CE. Prin urmare, anexele IV, VI, XI și XV la respectiva directivă ar trebui să fie modificate în mod corespunzător.

⁽¹⁾ Avizul din 14 ianuarie 2009 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 10 martie 2009 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 22 iunie 2009.

⁽³⁾ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

(3) Prezentul regulament nu aduce atingere procedurii de omologare de tip într-o singură etapă și procedurii de omologare de tip mixtă a vehiculelor, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2007/46/CE.

(4) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor cu privire la numeroase elemente de siguranță și de mediu au fost armonizate la nivel comunitar pentru a se evita cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță rutieră și de protecție a mediului pe întreg teritoriul Comunității.

(5) Prin urmare, prezentul regulament vizează, de asemenea, îmbunătățirea competitivității industriei comunitare a autovehiculelor, permițând în același timp statelor membre să efectueze o supraveghere eficace a pieței pentru a verifica gradul de conformitate cu cerințele detaliate de omologare de tip prevăzute de prezentul regulament în ceea ce privește introducerea pe piață a produselor în cauză.

(6) Este oportun să se stabilească cerințe atât cu privire la siguranța generală a autovehiculelor, cât și cu privire la performanțele de mediu ale pneurilor, dată fiind disponibilitatea sistemelor de monitorizare a presiunii în pneuri, care îmbunătățesc simultan siguranța și performanțele de mediu ale pneurilor.

(7) La solicitarea Parlamentului European, o nouă abordare de reglementare a fost aplicată în legislația comunitară privind vehiculele. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească numai dispozițiile fundamentale cu privire la siguranța vehiculelor și cu privire la emisiile de CO₂ și la emisiile de zgomot ale pneurilor, în timp ce specificațiile tehnice ar trebui să fie stabilite prin măsuri de punere în aplicare adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

- (8) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să stabilească procedurile specifice, testele și cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate; să definească mai precis caracteristicile pe care trebuie să le îndeplinească un pneu pentru a fi definit drept „pneu pentru utilizare specială”, „pneu profesional de teren”, „pneu ranforsat”, „pneu de suprasarcină”, „pneu pentru zăpadă”, „pneu de rezervă de tip T pentru utilizare temporară”, „pneu de tracțiune”; să stabilească cerințe specifice de siguranță pentru vehicule concepute pentru transportul rutier al mărfurilor periculoase în interiorul statelor membre sau între acestea; să scutească anumite vehicule sau clase de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ de obligația de a instala sisteme avansate de frânare de urgență și/sau sisteme de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație; să modifice valorile limită ale rezistenței la rulare și ale zgomotului de rulare pentru pneuri ca rezultat al schimbărilor în procedurile de testare, fără să reducă nivelul de protecție a mediului; să stabilească norme cu privire la procedura de identificare a nivelurilor de zgomot ale pneurilor; să reducă perioada de soldare pentru pneurile care nu respectă cerințele stabilite în prezentul regulament și în măsurile de punere în aplicare a acestuia; și să modifice anexa IV pentru a integra Regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) care au un caracter obligatoriu în conformitate cu 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⁽¹⁾. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (9) Pe lângă inițiativa în curs a Comisiei, care vizează stabilirea unui sistem de clasificare a drumurilor, Comisia ar trebui, în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, să prezinte o propunere privind clasificarea drumurilor din UE în funcție de zgomotul generat, care să vină în completarea cartografierii acustice în transportului cu autovehicule în vederea stabilirii de priorități și cerințe adecvate referitoare la partea carosabilă, precum și de limite maxime pentru zgomotul generat.
- (10) Progresele tehnice în domeniul sistemelor avansate de siguranță a vehiculelor oferă noi posibilități pentru reducerea numărului de victime. Pentru a minimiza numărul de victime, este nevoie să se introducă unele dintre tehnologiile noi relevante.
- (11) Utilizarea obligatorie și constantă a tehnologiilor de fabricare a pneurilor de ultimă generație și a pneurilor cu rezistență scăzută la rulare va fi esențială pentru reducerea procentului de emisii de gaze cu efect de seră generate de traficul rutier în sectorul transporturilor, promovând în același timp inovarea, ocuparea forței de muncă și competitivitatea industriei comunitare a autovehiculelor.
- (12) Pentru a simplifica legislația de omologare în conformitate cu recomandările cuprinse în raportul final al Grupului la nivel înalt CARS 21: un sistem competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI, este oportun să se abroge mai multe directive fără să se reducă nivelul de protecție pentru utilizatorii drumurilor. Cerințele stabilite în aceste directive ar trebui să fie preluate de prezentul regulament și ar trebui să fie înlocuite, dacă este cazul, cu referiri la reglementările corespunzătoare ale CEE-ONU, astfel cum au fost acestea încorporate în dreptul comunitar în conformitate cu Decizia 97/836/CE. Pentru a reduce sarcina administrativă aferentă procesului de omologare de tip, este necesar să se permită constructorilor de vehicule să obțină omologarea de tip în sensul prezentului regulament, dacă este cazul, prin intermediul obținerii unei omologări în conformitate cu Regulamentul relevant CEE-ONU, astfel cum sunt enumerate în anexa IV la prezentul regulament.
- (13) Este oportun ca vehiculele să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților acestora și a altor participanți la trafic. În acest scop, este nevoie ca constructorii să se asigure că vehiculele respectă cerințele relevante stabilite în prezentul regulament și în măsurile de punere în aplicare a acestuia. Aceste dispoziții ar trebui să includă, dar să nu fie limitate la cerințe cu privire la integritatea structurală a vehiculelor, sisteme care să ajute la controlul vehiculelor de către conducătorii auto, sisteme care să asigure conducătorilor auto vizibilitate și informații cu privire la starea vehiculelor și zona înconjurătoare, sistemele de iluminare a vehiculelor, sistemele de protecție a ocupanților vehiculelor, exteriorul vehiculelor și accesoriile acestora, masele și dimensiunile vehiculelor, pneurile vehiculelor și sistemele avansate ale vehiculelor și diverse alte aspecte. În plus, este necesar ca vehiculele să respecte prevederi specifice referitoare la anumite vehicule pentru transportul bunurilor și la remorcile acestora sau prevederi specifice legate de autobuze, după caz.
- (14) Calendarul introducerii de noi cerințe specifice pentru omologarea de tip a vehiculelor ar trebui să țină cont de fezabilitatea tehnică a acestor cerințe. În general, cerințele ar trebui să se aplice inițial doar la noile tipuri de vehicule. Pentru tipurile existente de vehicule ar trebui să se permită o perioadă de timp suplimentară pentru respectarea cerințelor. Mai mult, instalarea obligatorie a sistemelor de monitorizare a presiunii în pneuri ar trebui, inițial, să fie aplicată doar pentru autovehiculele de pasageri. Instalarea obligatorie a altor dispozitive avansate de siguranță ar trebui inițial să fie aplicată doar pentru vehiculele grele de marfă.
- (15) Comisia ar trebui să evalueze în continuare fezabilitatea tehnică și economică și maturitatea pieței pentru introducerea altor dotări de siguranță și să prezinte un raport, inclusiv, dacă este cazul, propuneri privind modificarea prezentului regulament, până la 1 decembrie 2012 și ulterior o dată la trei ani.

⁽¹⁾ JO L 346, 17.12.1997, p. 78.

- (16) Comisia ar trebui să evalueze fezabilitatea extinderii instalării obligatorii a sistemelor de monitorizare a presiunii în pneuri, a sistemelor de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație și a sistemelor avansate de frânare de urgență la alte categorii de vehicule și să propună, dacă este cazul, o modificare a prezentului regulament.
- (17) Comisia ar trebui să evalueze fezabilitatea înapriirii cerințelor privind aderența pe teren umed a pneurilor și să propună, dacă este cazul, o modificare a prezentului regulament. Statele membre ar trebui să asigure o supra-veghere eficace a pieței.
- (18) Realizarea întregului potențial de creștere a siguranței și de reducere a emisiilor de CO₂ și a zgomotului produs de trafic este posibilă numai în condițiile unui sistem de etichetare care are drept scop informarea consumatorului cu privire la performanțele pneurilor.
- (19) Este oportun să se pună în aplicare măsurile anunțate în Comunicarea Comisiei din 7 februarie 2007 intitulată „Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare”, menite să reducă emisiile de CO₂ provenite de la pneuri. Această reducere ar trebui să fie obținută printr-o combinație între pneuri cu rezistență scăzută la rulare și folosirea sistemelor de monitorizare a presiunii în pneuri. În același timp, este, de asemenea, oportun să se stabilească cerințe menite să reducă zgomotul rutier provenit de la pneuri, precum și cerințelor de aderență pe teren umed, prin care să se garanteze că nivelurile de siguranță a pneurilor se mențin. Calendarul de punere în aplicare a acestor măsuri ar trebui să reflecte gradul de dificultate al îndeplinirii tuturor acestor cerințe. În mod special, din cauza dificultății îndeplinirii cerințelor cu privire la zgomotul de rulare și ținând cont de timpul necesar pentru ca industria să înlocuiască liniile existente de fabricație a pneurilor, este oportun să se prevadă o perioadă mai lungă de punere în aplicare a cerințelor cu privire la zgomotul de rulare în legătură cu pneurile noi din modelele deja existente.
- (20) Este probabil ca unele categorii de pneuri, inclusiv pneurile profesionale de teren care fac obiectul unor restricții de viteză și pneurile concepute numai pentru vehicule înregistrate înainte de 1990, să fie produse în cantități foarte mici. De aceea, este oportun să se excludă astfel de categorii de pneuri de la unele cerințe stabilite în prezentul regulament și în măsurile de punere în aplicare a acestuia, atunci când astfel de cerințe sunt incompatibile cu folosirea pneurilor, sau atunci când sarcina suplimentară cauzată de aceste cerințe este disproporționată.
- (21) În ceea ce privește pneurile reșapate, Comisia ar trebui să facă o evaluare adecvată a acestui sector industrial, în care să implice toate părțile interesate și să evalueze dacă este necesară adaptarea sistemului de reglementare în vigoare.
- (22) Este indicat să se stabilească cote în raport cu unele dintre valorile limită ale rezistenței la rulare sau ale zgomotului de rulare pentru anumite categorii specifice de pneuri, pentru a ține seama de caracteristicile de proiectare sau de performanța acestora. Este indicat, în special, să se stabilească astfel de cote pentru pneurile proiectate a avea o performanță îmbunătățită de tracțiune sau de frânare în condiții dificile de iarnă.
- (23) Pneurile pentru utilizare specială se folosesc în cazul vehiculelor cu acces pe șantierele de construcție, ale exploatațiilor forestiere și miniere și sunt, prin urmare, proiectate în primul rând pentru a asigura o performanță mai bună în afara carosabilului decât pneurile destinate exclusiv utilizării pe carosabil. Pentru a atinge această performanță, ele sunt produse din materiale care le permit să reziste mai bine la avarii decât pneurile normale și au un profil în blocuri. Deoarece aceste două caracteristici esențiale de proiectare determină pneurile pentru utilizare specială să genereze un zgomot mai puternic decât pneurile normale, ar trebui să se permită ca pneurile respective să genereze un zgomot mai puternic decât cel generat de pneurile normale.
- (24) Sistemele electronice de control al stabilității, sistemele avansate de frânare de urgență și sistemele de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație au un potențial ridicat de a produce reduceri considerabile ale numărului de victime. De aceea, Comisia ar trebui să stabilească, în conformitate cu regulamentele CEE-ONU, cerințe pentru astfel de sisteme pentru acele categorii de vehicule pentru care aplicarea lor este utilă și în cazul cărora s-a demonstrat că vor duce la creșterea nivelului general de siguranță. Ar trebui să se acorde un timp de pregătire suficient până la punerea în aplicare a acestor cerințe, pentru a permite adoptarea măsurilor de punere în aplicare și, ulterior, dezvoltarea și aplicarea în cadrul vehiculelor a acestor tehnologii complexe.
- (25) Începând din 2011 pentru noile omologări de tip și din 2014 pentru vehiculele noi, termenul de punere în aplicare pentru montarea obligatorie a sistemelor de control electronic al stabilității pe vehiculele grele ar trebui să corespundă datelor stabilite în prezentul regulament.
- (26) Până la introducerea unor sisteme electronice de control al stabilității, Comisia ar trebui să ia măsuri și să deruleze campanii de informare privind eficacitatea acestora și să promoveze vânzarea lor. În plus, Comisia ar trebui să monitorizeze evoluția prețurilor pentru a se asigura că prețurile automobilelor noi nu sunt majorate în mod disproporționat ca urmare a echipării acestora cu dotări conforme cu noile standarde de siguranță.
- (27) Măsurile viitoare, propuse în temeiul prezentului regulament, sau procedurile necesare pentru punerea în aplicare a acestuia, ar trebui să fie conforme cu principiile enunțate în comunicarea Comisiei din 17 februarie 2007 intitulată „Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI”. În special, în scopul unei mai bune reglementări și al simplificării, precum și pentru a evita nevoia de actualizare permanentă a legislației comunitare în vigoare privind specificațiile tehnice, prezentul regulament ar trebui să facă trimiteri la standardele și reglementările internaționale în vigoare, fără a le reproduce în cadrul juridic comunitar.

- (28) Este important ca elementele de înlocuire pentru sistemele cuprinse în prezentul regulament să facă obiectul unor cerințe de siguranță și proceduri de aprobare echivalente. De aceea este oportun să se asigure aprobarea componentelor de înlocuire și a unităților tehnice separate.
- (29) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile pentru încălcările dispozițiilor prezentului regulament și să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile respective trebuie să fie eficiente, proporționale și să aibă efect de descurajare.
- (30) Prezentul regulament se coroborează cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor⁽¹⁾, și cu Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare⁽²⁾. În special, măsurile din prezentul regulament referitoare la reducerile emisiilor de CO₂ ar trebui coordonate în cea mai mare măsură posibilă cu măsurile suplimentare de realizare a reducerii emisiilor de CO₂ cu încă 10g față de obiectivul de bază de reducere a emisiilor de CO₂ la 130 g.
- (31) Comisia ar trebui să propună în timp util, pentru a asigura o abordare mai integrată, noi modificări la prezentul regulament sau să prezinte alte propuneri, ca urmare a unui studiu de impact cuprinzător care să abordeze toate măsurile suplimentare posibile care vizează realizarea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ dorite și care să acopere atât alte tehnologii disponibile pe piață, inclusiv tehnologiile de menținere a presiunii din pneuri, îmbunătățirea părții carosabile și orice alte tehnologii noi importante, cât și cerințele legate de eficiența echipamentelor de aer condiționat care au deja, sau ar putea avea, un efect clar asupra rezistenței de rulare a pneurilor sau a economiei de carburant a vehiculului și a emisiilor de CO₂.
- (32) Ar trebui implementată o abordare coerentă și cuprinzătoare pentru a soluționa problema zgomotului rutier. În ceea ce privește contribuția semnificativă a părților carosabile la zgomotul rutier, ISO 10844 este în curs de revizuire și ar trebui să se țină seama de aceasta în contextul obiectivului de optimizare continuă a părților carosabile din UE. Statele membre ar trebui să sporească investițiile în conformitate cu standardele ISO existente pentru a îmbunătăți părțile carosabile. În plus, ar trebui elaborată o politică globală referitoare la emisiile sonore, care să cuprindă toate sistemele de transport, incluzând, pe lângă zgomotul generat de transportul rutier, zgomotul generat de aviație și zgomotul feroviar.
- (33) Următoarele directive ar trebui, prin urmare, să fie abrogate, începând cu data aplicării cerințelor relevante stabilite în prezentul regulament la noile vehicule și la noile componente și unitățile tehnice separate:
- Directiva 70/221/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la rezervoarele de carburant lichid și la dispozitivele de protecție spate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora⁽³⁾;
 - Directiva 70/222/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la spațiul pentru amplasarea și montarea plăcilor de înmatriculare spate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora⁽⁴⁾;
 - Directiva 70/311/CEE a Consiliului din 8 iunie 1970 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la sistemul de direcție al autovehiculelor și al remorcilor acestora⁽⁵⁾;
 - Directiva 70/387/CEE a Consiliului din 27 iulie 1970 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la ușile autovehiculelor și ale remorcilor acestora⁽⁶⁾;
 - Directiva 70/388/CEE a Consiliului din 27 iulie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la avertizoarele sonore ale autovehiculelor⁽⁷⁾;
 - Directiva 71/320/CEE a Consiliului din 26 iulie 1971 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de frânare ale unor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora⁽⁸⁾;
 - Directiva 72/245/CEE a Consiliului din 20 iunie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la suprimarea paraziților radioelectrice produși de motoarele cu aprindere prin scânteie care echipează autovehiculele⁽⁹⁾;
 - Directiva 74/60/CEE a Consiliului din 17 decembrie 1973 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la amenajarea interioară a autovehiculelor (părțile interioare ale habitaculului, altele decât oglinda sau oglinzile retrovizoare interioare, dispunerea comenzilor, plafonul sau plafonul care se deschide, spătarul și partea din spate a scaunelor)⁽¹⁰⁾;

⁽¹⁾ JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 140, 5.6.2009, p. 1.

⁽³⁾ JO L 76, 6.4.1970, p. 23.

⁽⁴⁾ JO L 76, 6.4.1970, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 133, 18.6.1970, p. 10.

⁽⁶⁾ JO L 176, 10.8.1970, p. 5.

⁽⁷⁾ JO L 176, 10.8.1970, p. 12.

⁽⁸⁾ JO L 202, 6.9.1971, p. 37.

⁽⁹⁾ JO L 152, 6.7.1972, p. 15.

⁽¹⁰⁾ JO L 38, 11.2.1974, p. 2.

- Directiva 74/61/CEE a Consiliului din 17 decembrie 1973 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate a autovehiculelor ⁽¹⁾;
- Directiva 74/297/CEE a Consiliului din 4 iunie 1974 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la amenajarea interioară a autovehiculelor (comportarea sistemului de direcție în caz de impact) ⁽²⁾;
- Directiva 74/408/CEE a Consiliului din 22 iulie 1974 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la amenajarea interiorului autovehiculelor (rezistența scaunelor și a ancorajelor acestora) ⁽³⁾;
- Directiva 74/483/CEE a Consiliului din 17 septembrie 1974 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la proeminențele exterioare ale autovehiculelor ⁽⁴⁾;
- Directiva 75/443/CEE a Consiliului din 26 iunie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la marșarierul și vitezometrul autovehiculelor ⁽⁵⁾;
- Directiva 76/114/CEE a Consiliului din 18 decembrie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la plăcuțele și inscripționările regulamentare ale autovehiculelor și ale remorcilor, precum și la amplasamentul și modul de aplicare a acestora ⁽⁶⁾;
- Directiva 76/115/CEE a Consiliului din 18 decembrie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la ancorajele centurilor de siguranță ale autovehiculelor ⁽⁷⁾;
- Directiva 76/756/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora ⁽⁸⁾;
- Directiva 76/757/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la catadioptrii autovehiculelor și ai remorcilor acestora ⁽⁹⁾;
- Directiva 76/758/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la lămpile de gabarit, lămpile de poziție față, lămpile de poziție spate și lămpile de stop ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora ⁽¹⁰⁾;
- Directiva 76/759/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la lămpile indicatoare de direcție ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora ⁽¹¹⁾;
- Directiva 76/760/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la dispozitivele de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽¹²⁾;
- Directiva 76/761/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la proiectoarele pentru autovehicule care asigură funcția fazei de drum și a fazei de întâlnire, precum și la lămpile cu incandescență pentru aceste proiectoare ⁽¹³⁾;
- Directiva 76/762/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la lămpile de ceață față pentru autovehicule și la becurile pentru aceste lămpi ⁽¹⁴⁾;
- Directiva 77/389/CEE a Consiliului din 17 mai 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de remorcire a autovehiculelor ⁽¹⁵⁾;
- Directiva 77/538/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la lămpile de ceață spate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora ⁽¹⁶⁾;
- Directiva 77/539/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la lămpile de mers înapoi ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora ⁽¹⁷⁾;
- Directiva 77/540/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la lămpile de staționare ale autovehiculelor ⁽¹⁸⁾;

⁽¹⁾ JO L 38, 11.2.1974, p. 22.

⁽²⁾ JO L 165, 20.6.1974, p. 16.

⁽³⁾ JO L 221, 12.8.1974, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 266, 2.10.1974, p. 4.

⁽⁵⁾ JO L 196, 26.7.1975, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 24, 30.1.1976, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 24, 30.1.1976, p. 6.

⁽⁸⁾ JO L 262, 27.9.1976, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 262, 27.9.1976, p. 32.

⁽¹⁰⁾ JO L 262, 27.9.1976, p. 54.

⁽¹¹⁾ JO L 262, 27.9.1976, p. 71.

⁽¹²⁾ JO L 262, 27.9.1976, p. 85.

⁽¹³⁾ JO L 262, 27.9.1976, p. 96.

⁽¹⁴⁾ JO L 262, 27.9.1976, p. 122.

⁽¹⁵⁾ JO L 145, 13.6.1977, p. 41.

⁽¹⁶⁾ JO L 220, 29.8.1977, p. 60.

⁽¹⁷⁾ JO L 220, 29.8.1977, p. 72.

⁽¹⁸⁾ JO L 220, 29.8.1977, p. 83.

- Directiva 77/541/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la centurile de siguranță și la sistemele de reținere ale autovehiculelor ⁽¹⁾;
- Directiva 77/649/CEE a Consiliului din 27 septembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la câmpul de vizibilitate a conducătorului auto din interiorul unui autovehicul ⁽²⁾;
- Directiva 78/316/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la amenajarea interioară a autovehiculelor (identificarea comenzilor, a martorilor și a indicatoarelor) ⁽³⁾;
- Directiva 78/317/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de dejivrare și de dezaburire a suprafețelor de geam ale autovehiculelor ⁽⁴⁾;
- Directiva 78/318/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de ștergere și de spălare a parbrizului autovehiculelor ⁽⁵⁾;
- Directiva 78/549/CEE a Consiliului din 12 iunie 1978 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la apărătorile de roți pentru autovehicule ⁽⁶⁾;
- Directiva 78/932/CEE a Consiliului din 16 octombrie 1978 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la tetierele scaunelor autovehiculelor ⁽⁷⁾;
- Directiva 89/297/CEE a Consiliului din 13 aprilie 1989 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la protecția laterală (apărători laterale) a anumitor autovehicule și a remorcilor acestora ⁽⁸⁾;
- Directiva 91/226/CEE a Consiliului din 27 martie 1991 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la sistemele antiîmproșcare ale unor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora ⁽⁹⁾;
- Directiva 92/21/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind masele și dimensiunile autovehiculelor din categoria M₁ ⁽¹⁰⁾;
- Directiva 92/22/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind geamurile securizate și materialele pentru geamurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora ⁽¹¹⁾;
- Directiva 92/23/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor ⁽¹²⁾;
- Directiva 92/24/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind dispozitivele limitatoare de viteză sau sistemele similare de limitare a vitezei montate pe diferite categorii de autovehicule ⁽¹³⁾;
- Directiva 92/114/CEE a Consiliului din 17 decembrie 1992 privind proeminențele exterioare existente în partea din față a peretelui posterior al cabinei de pe autovehiculele din categoria N ⁽¹⁴⁾;
- Directiva 94/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 mai 1994 privind dispozitivele de cuplare mecanică ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și fixarea lor pe aceste vehicule ⁽¹⁵⁾;
- Directiva 95/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind reacția la foc a materialelor utilizate în amenajarea interioară a unor categorii de autovehicule ⁽¹⁶⁾;
- Directiva 96/27/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 mai 1996 privind protecția ocupanților autovehiculelor în caz de coliziune laterală și de modificare a Directivei 70/156/CEE ⁽¹⁷⁾;
- Directiva 96/79/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind protecția pasagerilor din autovehicule în caz de coliziune frontală și de modificare a Directivei 70/156/CEE ⁽¹⁸⁾;
- Directiva 97/27/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iulie 1997 privind masele și dimensiunile anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE ⁽¹⁹⁾;

⁽¹⁾ JO L 220, 29.8.1977, p. 95.

⁽²⁾ JO L 267, 19.10.1977, p. 1.

⁽³⁾ JO L 81, 28.3.1978, p. 3.

⁽⁴⁾ JO L 81, 28.3.1978, p. 27.

⁽⁵⁾ JO L 81, 28.3.1978, p. 49.

⁽⁶⁾ JO L 168, 26.6.1978, p. 45.

⁽⁷⁾ JO L 325, 20.11.1978, p. 1.

⁽⁸⁾ JO L 124, 5.5.1989, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 103, 23.4.1991, p. 5.

⁽¹⁰⁾ JO L 129, 14.5.1992, p. 1.

⁽¹¹⁾ JO L 129, 14.5.1992, p. 11.

⁽¹²⁾ JO L 129, 14.5.1992, p. 95.

⁽¹³⁾ JO L 129, 14.5.1992, p. 154.

⁽¹⁴⁾ JO L 409, 31.12.1992, p. 17.

⁽¹⁵⁾ JO L 195, 29.7.1994, p. 1.

⁽¹⁶⁾ JO L 281, 23.11.1995, p. 1.

⁽¹⁷⁾ JO L 169, 8.7.1996, p. 1.

⁽¹⁸⁾ JO L 18, 21.1.1997, p. 7.

⁽¹⁹⁾ JO L 233, 25.8.1997, p. 1.

- Directiva 98/91/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 1998 privind autovehiculele și remorcile acestora destinate transportului rutier de mărfuri periculoase și de modificare a Directivei 70/156/CEE privind omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽¹⁾;
- Directiva 2000/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 iunie 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de protecție antiîncăstrare față ale autovehiculelor și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului ⁽²⁾;
- Directiva 2001/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2001 privind sistemul de încălzire a autovehiculelor și a remorcilor acestora, de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 78/548/CEE a Consiliului ⁽³⁾;
- Directiva 2001/85/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2001 privind dispozițiile speciale aplicabile vehiculelor destinate transportului de pasageri care au mai mult de opt locuri pe scaune în plus față de locul conducătorului auto și de modificare a directivelor 70/156/CEE și 97/27/CE ⁽⁴⁾;
- Directiva 2003/97/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 10 noiembrie 2003 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a dispozitivelor de vizibilitate indirectă și a vehiculelor echipate cu dispozitivele respective, de modificare a Directivei 70/156/CEE și de abrogare a Directivei 71/127/CEE ⁽⁵⁾.

(34) 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 sa, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv,

⁽¹⁾ JO L 11, 16.1.1999, p. 25.

⁽²⁾ JO L 203, 10.8.2000, p. 9.

⁽³⁾ JO L 292, 9.11.2001, p. 21.

⁽⁴⁾ JO L 42, 13.2.2002, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 25, 29.1.2004, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECTUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiectul

Prezentul regulament stabilește cerințe:

1. pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate, în ceea ce privește siguranța acestora;
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, în raport cu indicatorii de schimbare a vitezei, cu privire la eficiența consumului acestora și emisiile de CO₂; și
3. pentru omologarea de tip a pneurilor nou fabricate, în ceea ce privește siguranța acestora, capacitatea de rezistență la rulare și emisiile de zgomot ale acestora la rulare.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile M, N și O și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, astfel cum sunt definite în anexa II secțiunea A la Directiva 2007/46/CE, sub rezerva articolelor 5-12 ale prezentului regulament.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament se aplică definițiile menționate la articolul 3 din Directiva 2007/46/CE.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „control electronic de stabilitate” înseamnă o funcție de control electronic pentru un vehicul, care îmbunătățește stabilitatea dinamică a vehiculului respectiv;
2. „vehicul de categoria M₂ sau M₃ din clasa I” înseamnă un vehicul de categoria M₂ sau M₃ cu o capacitate mai mare de 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, prevăzut din construcție cu spații pentru pasagerii care călătoresc în picioare, pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor;
3. „vehicul de categoria M₂ sau M₃ din clasa A” înseamnă un vehicul de categoria M₂ sau M₃ cu o capacitate care nu depășește 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, conceput să transporte pasageri care călătoresc în picioare; și care are scaune și are spațiu pentru pasageri în picioare;
4. „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 neintenționată a vehiculului în afara culoarului său de rulare;

5. „sistem avansat de frânare de urgență” înseamnă un sistem care poate să detecteze automat o situație de urgență și să activeze sistemul de frânare al vehiculului pentru a încetini vehiculul cu scopul de a evita sau de a micșora impactul unei coliziuni;
6. „indice al capacității de încărcare” înseamnă unul sau două numere care indică sarcina pe care o poate suporta pneul în formație individuală sau în formație individuală și în cuplu la viteza corespunzătoare categoriei de viteză asociată acestuia și atunci când este folosit în conformitate cu cerințele specificate de constructor;
7. „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 să transmită informația corespunzătoare utilizatorului în timpul mersului;
8. „pneu pentru utilizare specială” înseamnă un pneu conceput pentru utilizare mixtă, atât pe carosabil cât și în afara acestuia sau pentru alte sarcini speciale;
9. „pneu profesional de teren” înseamnă un pneu pentru utilizare specială utilizat în primul rând pentru întreținere în condiții extreme de drum neamenajat;
10. „pneu ranforsat” sau „pneu de suprasarcină” înseamnă structura unui pneu de tip C1 a cărui carcasă este proiectată pentru a suporta o sarcină mai mare decât un pneu standard din aceeași categorie;
11. „pneu pentru zăpadă” înseamnă un pneu al cărui profil, compoziție sau structură a benzii de rulare sunt proiectate, în principal, pentru a obține, în condiții de zăpadă, performanțe mai bune decât cele ale unui pneu normal, din punct de vedere al capacității de inițiere sau de menținere a mișcării vehiculului;
12. „pneu de rezervă de tip T pentru utilizare temporară” înseamnă un tip de pneuri de rezervă pentru utilizare temporară, prevăzute pentru a fi folosite la presiuni de umflare superioare celor stabilite pentru pneurile standard și întărite;
13. „pneu de tracțiune” înseamnă un pneu din clasele C2 sau C3 care poartă inscripțiile „M + S”, „M.S” sau „M&S” și este conceput pentru a echipa axul sau axurile motoare ale vehiculului;
14. „participant la trafic neprotejat” înseamnă pietoni, cicliști și motocicliști;
15. „indicator de schimbare a vitezei” sau „ISV” înseamnă un indicator vizibil prin care i se recomandă conducătorului auto să schimbe vitezele;
16. „cutie manuală de viteze” înseamnă o cutie de viteze care poate fi operată într-un mod în care schimbul între toate sau o parte din viteze este întotdeauna o consecință a unei acțiuni a conducătorului auto, indiferent de modalitatea de implementare fizică. Această definiție nu include sistemele în cazul cărora conducătorul auto poate doar să preseleceze o anumită strategie de schimbare a vitezelor sau să limiteze numărul vitezelor disponibile pentru condus, schimbările efective ale vitezelor fiind inițiate independent de decizia conducătorului auto, în funcție de anumite modele de condus.

CAPITOLUL II

OBLIGAȚIILE CONSTRUCTORILOR

Articolul 4

Obligații generale

- (1) Constructorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în exploatare în interiorul Comunității sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia.
- (2) Constructorii pot alege să solicite omologarea de tip în raport cu toate sistemele, și instalarea tuturor componentelor și a unităților tehnice separate la care se face referire în prezentul regulament sau omologarea de tip în raport cu unul sau mai multe sisteme, și instalarea uneia sau a mai multor componente și a uneia sau mai multor unități tehnice separate la care se face referire în prezentul regulament. Omologarea de tip în conformitate cu regulamentele CEE-ONU enumerate în anexa IV este considerată omologare de tip CE în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia.
- (3) Constructorii fac dovada faptului că toate noile sisteme, componente sau unități tehnice separate, vândute sau puse în exploatare în interiorul Comunității sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia.

Articolul 5

Cerințe și încercări generale

- (1) Constructorii asigură proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic.
- (2) Constructorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele relevante stabilite în prezentul regulament și în măsurile de punere în aplicare a acestuia, inclusiv cerințele referitoare la:
 - (a) integritatea structurală a vehiculului, inclusiv teste de impact;
 - (b) sisteme care ajută conducătorul auto să controleze vehiculul, inclusiv sisteme de direcție, frânare și control electronic al stabilității;
 - (c) sisteme care asigură conducătorului auto vizibilitate și informații cu privire la starea vehiculului și a zonei înconjurătoare, inclusiv geamuri, oglinzi și sisteme de informare a conducătorului auto;
 - (d) sisteme de iluminare a vehiculului;
 - (e) protejarea ocupanților vehiculului, inclusiv amenajări interioare, tetiere, centuri de siguranță, sisteme de ancorare „ISOfix” sau dispozitive încorporate de fixare a copiilor în scaun și ușile vehiculului;
 - (f) exteriorul vehiculului și accesoriile;
 - (g) compatibilitate electromagnetică;

- (h) dispozitive de avertizare sonoră;
- (i) sisteme de încălzire;
- (j) dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate;
- (k) sisteme de identificare a vehiculului;
- (l) greutatea și dimensiunile;
- (m) siguranța din punct de vedere electric;
- (n) indicatorii de schimbare a vitezei.

(3) Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, astfel cum sunt specificate în anexa I.

Articolul 6

Cerințe specifice referitoare la anumite vehicule din categoriile N și O

(1) În plus față de cerințele conținute în articolele 5, 8, 9, 10 și 12 și în măsurile de punere în aplicare aferente, vehiculele din categoriile N și O trebuie să îndeplinească, atunci când sunt relevante, cerințele stabilite la alineatele (2) - (5) din prezentul articol și din măsurile de punere în aplicare aferente.

(2) Vehiculele din categoriile N₂ și N₃ trebuie să fie construite în așa fel încât să se asigure că, în cazul unei coliziuni frontale cu un alt vehicul, riscul rănirii unui ocupant al vehiculului din cauza împănării să fie minim.

(3) Vehiculele din categoriile N₂, N₃, O₃ și O₄ trebuie să fie construite în așa fel încât, în cazul în care vehiculul este lovit din lateral de un participant la trafic neprotejat, riscul rănirii respectivului participant la trafic neprotejat din cauza împănării să fie minim.

(4) Caroseria vehiculului sau spațiul destinat conducătorului auto și pasagerilor trebuie să fie suficient de puternic pentru a oferi protecție ocupanților în cazul unui impact, ținând seama de Regulamentul CEE-ONU nr. 29.

(5) Vehiculele din categoriile N₂, N₃, O₃ și O₄ trebuie să fie construite în așa fel încât efectul de stropire de către vehiculul respectiv asupra vizibilității celorlalți conducători auto din vehiculele de pe drum să fie minim.

Articolul 7

Cerințe specifice referitoare la vehicule din categoriile M₂ și M₃

(1) În plus față de cerințele conținute în articolele 5, 8, 9, 10 și 12 și în măsurile de punere în aplicare aferente, vehiculele din

categoriile M₂ și M₃ trebuie să îndeplinească, atunci când sunt relevante, cerințele stabilite la alineatele (2) - (5) din prezentul articol și din măsurile de punere în aplicare aferente.

(2) Capacitatea de transport a unui vehicul, inclusiv pasagerii așezați sau în picioare și utilizatorii de scaune rulante trebuie să corespundă masei, dimensiunii și dispunerii vehiculului.

(3) Corpurile vehiculelor trebuie să fie proiectate și construite în așa fel încât să permită vehiculelor să fie operate de o manieră sigură și stabilă, inclusiv la capacitate maximă. Se iau măsuri de prevedere corespunzătoare pentru a asigura accesul în siguranță în vehicul și ieșirea din acesta, mai ales într-o situație de urgență.

(4) Vehiculele de clasa I trebuie să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv utilizatorilor de scaune rulante.

(5) Materialele folosite la construcția interiorului caroseriilor autobuzelor și autocarelor trebuie, în măsura în care este posibil, să împiedice sau măcar să întârzie intensificarea flăcărilor, pentru a permite ocupanților să evacueze vehiculul în cazul unui incendiu.

Articolul 8

Clasificarea pneurilor

(1) Pneurile se clasifică după cum urmează:

(a) pneuri din clasa C1 – pneuri proiectate în principal pentru vehicule din categoriile M₁, N₁, O₁ și O₂;

(b) pneuri din clasa C2 – pneuri proiectate în principal pentru vehicule din categoriile M₂, M₃, N, O₃ și O₄ cu indice de capacitate de încărcare în formație individuală ≤ 121 și simbolul de categorie de viteză ≥ „N”;

(c) pneuri din clasa C3 – pneuri proiectate în principal pentru vehicule din categoriile M₂, M₃, N, O₃ și O₄ cu unul dintre următorii indici de capacitate de încărcare:

(i) indice de capacitate de încărcare în formație individuală ≤ 121 și simbolul categoriei de viteză ≤ „M”;

(ii) indice de capacitate de încărcare în formație individuală ≥ 122.

Un pneu poate fi clasificat în mai mult de una dintre clase, dacă îndeplinește toate cerințele relevante ale fiecărei clase în care este clasificat.

(2) Se aplică lista indicilor de capacitate de încărcare și masele corespunzătoare lor cuprinsă în Regulamentele CEE-ONU nr. 30 și nr. 54.

Articolul 9

Dispoziții specifice referitoare la pneurile vehiculelor, instalarea pneurilor și sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri

(1) Toate pneurile care fac parte din echiparea unui vehicul, inclusiv, atunci când este cazul, orice pneuri de rezervă, sunt potrivite pentru folosire pe vehiculele pentru care sunt concepute, în special în ceea ce privește dimensiunile lor, viteza și caracteristicile de performanță de încărcare.

(2) Vehiculele din categoria M_1 sunt echipate cu un sistem fiabil de monitorizare a presiunii în pneuri, capabil să îi atragă atenția conducătorului auto, dacă este cazul, printr-o avertizare la bord, atunci când are loc o scădere a presiunii în oricare dintre pneuri, ceea ce contribuie la consumul optim de combustibil și la siguranța rutieră. În acest scop se stabilesc limite adecvate în specificațiile tehnice, ceea ce va face posibilă, de asemenea, o abordare neutră din punct de vedere tehnologic și rentabilă a dezvoltării unui sistem precis de monitorizare a presiunii în pneuri.

(3) Toate pneurile C1 îndeplinesc cerințele de aderență pe teren umed incluse în partea A a anexei II.

(4) Toate pneurile îndeplinesc cerințele de rezistență la rulare incluse în partea B a anexei II.

(5) Toate pneurile îndeplinesc cerințele de zgomot de rulare incluse în partea C a anexei II.

(6) Alineatele (3), (4) și (5) nu se aplică:

- (a) pneurilor a căror categorie de viteză este mai mică de 80 km/h;
- (b) pneurilor al căror diametru nominal al jantei este cel mult 254 mm sau cel puțin 635 mm;
- (c) pneurilor de rezervă de uz temporar de tip T;
- (d) pneurilor proiectate să fie montate numai la vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de 1 octombrie 1990;
- (e) pneuri prevăzute cu dispozitive suplimentare pentru îmbunătățirea proprietăților de tracțiune.

(7) Cerințele de rezistență la rulare și zgomot de rulare stabilite în părțile B și C ale anexei II nu se aplică pneurilor profesionale de teren.

Articolul 10

Sisteme avansate pentru vehicule

(1) Vehiculele din categoriile M_2 , M_3 , N_2 și N_3 , care fac obiectul scutirilor stabilite în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) litera (a) trebuie să fie echipate cu un sistem avansat de frânare de urgență care îndeplinește cerințele prezentului regulament și ale măsurilor sale de punere în aplicare.

(2) Vehiculele din categoriile M_2 , M_3 , N_2 și N_3 , care fac obiectul scutirilor stabilite în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) litera (a) trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație care îndeplinește cerințele prezentului regulament și ale măsurilor sale de punere în aplicare.

Articolul 11

Indicatorii de schimbare a vitezei

Vehiculele din categoria M_1 , cu o masă de referință care nu depășește 2 610 kg și vehiculele pentru care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, având în componență o cutie manuală de viteze, trebuie să fie echipate cu indicatori de schimbare a vitezei, în conformitate cu cerințele din prezentul regulament și din măsurile de punere în aplicare a acestuia.

Articolul 12

Sistemele electronice de control al stabilității

(1) Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 trebuie să fie echipate cu un sistem electronic de control al stabilității care satisface cerințele din prezentul regulament și din măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(2) Cu excepția vehiculelor de teren definite la punctele 4.2 și 4.3 din anexa II secțiunea A din Directiva 2007/46/CE, vehiculele enumerate în continuare trebuie să fie echipate cu un sistem electronic de control al stabilității care satisface cerințele din prezentul regulament și din măsurile de punere în aplicare a acestuia:

- (a) vehiculele din categoriile M_2 și M_3 , cu excepția celor cu mai mult de trei axe, autobuzele cu burduf și autocarele, precum și autobuzele din clasa I sau clasa A;
- (b) vehiculele din categoriile N_2 și N_3 , cu excepția celor cu mai mult de trei axe, tractoarele pentru semiremorci cu o masă brută între 3,5 și 7,5 tone, și vehiculele speciale definite la punctele 5.7 și 5.8 din anexa II secțiunea A din Directiva 2007/46/CE;
- (c) vehiculele din categoriile O_3 și O_4 echipate cu suspensie pneumatică, cu excepția celor cu mai mult de trei axe, remorcile pentru transportul încărcăturilor excepționale și remorcile cu zone pentru pasagerii care călătoresc în picioare.

CAPITOLUL III

OBLIGAȚIILE STATELOR MEMBRE

Articolul 13

Omologarea de tip a vehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate

(1) Începând de la 1 noiembrie 2011, autoritățile naționale refuză, din motive legate de sistemele electronice de control al stabilității, să acorde omologarea CE sau națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule din categoriile M_1 și N_1 , care nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

După datele de punere în aplicare stabilite în tabelul 1 din anexa V, autoritățile naționale refuză, din motive legate de sistemele electronice de control al stabilității, să acorde omologarea CE sau națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄, care nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(2) Începând de la 1 noiembrie 2012, autoritățile naționale refuză, din motive legate de aspecte privind siguranța vehiculelor și aspecte privind pneurile, cuprinse în articolele 5-8, articolul 9 alineatul (2) și articolul 11, să acorde:

(a) omologarea CE sau națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule de categoriile specificate în articolele respective și în măsurile de punere în aplicare a acestora, în cazul în care vehiculele respective nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia; și

(b) omologarea CE de tip pentru componente/unități tehnice separate pentru noi tipuri de componente sau unități tehnice separate destinate pentru astfel de vehicule, în cazul în care respectivele componente sau unități tehnice separate nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(3) Începând de la 1 noiembrie 2012, autoritățile naționale refuză, din motive legate de aspecte privind pneurile, cuprinse în articolul 9 alineatul (1) și alineatele (3)-(7), precum și în anexa II, cu excepția valorilor limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei II, să acorde omologarea CE de tip pentru componente/unități tehnice separate în raport cu noile tipuri de pneuri care nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

Începând cu 1 noiembrie 2013, autoritățile naționale refuză, din motive legate de aspecte privind pneurile, cuprinse în articolul 9 alineatul (1) și alineatele (3)-(7), precum și în anexa II, cu excepția valorilor limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei II, să acorde omologarea CE sau națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule din categoriile M, N și O care nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(4) După datele de punere în aplicare stabilite în tabelul 2 din anexa V, autoritățile naționale, din motive legate de sistemele electronice de control al stabilității, consideră că certificatele de conformitate pentru noile vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄ nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a unor astfel de vehicule, în cazul în care vehiculele respective nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(5) Începând de la 1 noiembrie 2014, autoritățile naționale, din motive legate de aspecte privind siguranța vehiculelor și aspecte privind pneurile, cuprinse în articolele 5, 6, 7, 8, articolul 9 alineatele (1)-(4), articolul 11, articolul 12 alineatul (1) și părțile A și B ale anexei II, cu excepția valorilor limită pentru rezistența la rulare pentru pneurile C3 și a valorilor limită pentru rezistența la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei II:

(a) consideră că certificatele de conformitate pentru noile vehicule din categoriile specificate în articolele respective nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a unor astfel de vehicule, în cazul în care vehiculele respective nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia; și

(b) interzic vânzarea și punerea în exploatare a noilor componente sau unități tehnice separate destinate pentru astfel de vehicule, în cazul în care respectivele componente sau unități tehnice separate nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(6) Începând de la 1 noiembrie 2016, autoritățile naționale, din motive legate de zgomotul de rulare al pneurilor și, în cazul pneurilor C3, din motive legate, de asemenea, de rezistența de rulare a pneurilor, cu excepția valorilor limită pentru rezistența la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei II:

(a) consideră că certificatele de conformitate pentru noile vehicule din categoriile M, N și O nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a unor astfel de vehicule, în cazul în care vehiculele respective nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia; și

(b) interzic vânzarea și punerea în exploatare a noilor pneuri destinate pentru astfel de vehicule, în cazul în care pneurile respective nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(7) Începând de la 1 noiembrie 2016, autoritățile naționale refuză, din motive legate de rezistența de rulare a pneurilor, să acorde omologarea CE de tip pentru componente/unități tehnice separate pentru noi tipuri de pneuri care nu respectă valorile limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei II.

(8) Începând de la 1 noiembrie 2017, autoritățile naționale refuză, din motive legate de rezistența de rulare a pneurilor, să acorde omologarea CE sau națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule din categoriile M, N și O, care nu respectă valorile limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei II.

(9) Începând de la 1 noiembrie 2018, autoritățile naționale:

(a) din motive legate de valorile limită ale rezistenței de rulare a pneurilor C1 și C2 stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei II, consideră că certificatele de conformitate pentru noile vehicule din categoriile M, N și O nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a unor astfel de vehicule, în cazul în care vehiculele respective nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia; și

(b) interzic vânzarea și punerea în exploatare a noilor pneuri destinate pentru astfel de vehicule, în cazul în care pneurile respective nu respectă valorile limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei II.

(10) Începând de la 1 noiembrie 2020, autoritățile naționale:

(a) din motive legate de valorile limită ale rezistenței de rulare a pneurilor C3 stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei II, consideră, că certificatele de conformitate ale vehiculelor noi din categoriile M, N și O nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a unor astfel de vehicule, în cazul în care vehiculele respective nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia; și

(b) interzic vânzarea și punerea în exploatare a cazului noilor pneuri destinate unor astfel de vehicule, în cazul în care pneurile respective nu respectă valorile limită de rezistență la rulare stabilite în tabelul 2 din partea B a anexei II.

(11) Pneurile C1, C2 și C3 fabricate înainte de datele stabilite la alineatele (5), (6), (9) și (10) și care nu respectă cerințele din anexa II pot fi vândute pe o perioadă nu mai mare de 30 de luni de la datele respective.

(12) Începând din 1 noiembrie 2013, autoritățile naționale refuză, din motive legate de aspecte privind siguranța vehiculelor, cuprinse în articolul 10, să acorde omologarea CE sau națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ care nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(13) Începând de la 1 noiembrie 2015, autoritățile naționale consideră, din motive legate de aspecte privind siguranța vehiculelor, cuprinse în articolul 10, că certificatele de conformitate ale vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a unor astfel de vehicule, în cazul în care vehiculele respective nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(14) Autoritățile naționale permit vânzarea și punerea în exploatare a vehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate anterior datelor menționate la alineatele (1), (2) și (3) și continuă să acorde extinderi de omologare acestor vehicule, componente și unități tehnice separate în termenii actului de reglementare conform căruia au primit inițial această omologare de tip, cu excepția cazului în care cerințele aplicabile unor astfel de vehicule, componente sau unități tehnice separate au fost modificate și/sau au fost adăugate noi cerințe prin prezentul regulament și prin măsurile de punere în aplicare a acestuia.

Autoritățile naționale permit vânzarea și punerea în exploatare și continuă să acorde extinderi de omologare CE de tip pentru componente și unități tehnice separate de schimb, cu excepția pneurilor de schimb, concepute pentru vehicule omologate anterior datelor menționate la alineatele (1), (2) și (3), în confor-

mitate cu prevederile actului de reglementare în baza căreia au primit inițial această omologare de tip.

(15) Fără a aduce atingere alineatelor (1)-(14) și sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare menționate la articolul 14, în cazul în care un constructor solicită acest lucru, autoritățile naționale nu pot, din motive legate de aspecte privind siguranța vehiculelor și aspecte privind pneurile, cuprinse în articolele 5-12:

(a) să refuze să acorde omologarea CE sau omologarea națională de tip pentru un nou tip de vehicul sau să acorde omologarea CE de tip pentru componente/unități tehnice separate pentru un nou tip de componentă sau unitate tehnică separată, în cazul în care vehiculul, componenta sau unitatea tehnică separată respectivă respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia; sau

(b) să interzică înmatricularea, vânzarea sau punerea în exploatare a unui nou vehicul sau să interzică vânzarea sau punerea în exploatare a unei noi componente sau unități tehnice separate, dacă vehiculul, componenta sau unitatea tehnică separată respectivă respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

CAPITOLUL IV

PUNEREA ÎN APLICARE

Articolul 14

Măsuri de punere în aplicare

(1) Comisia adoptă următoarele măsuri de punere în aplicare:

(a) norme detaliate cu privire la proceduri, încercări și cerințe tehnice specifice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a componentelor și unităților tehnice separate, având în vedere prevederile articolelor 5-12;

(b) norme detaliate cu privire la cerințele specifice de siguranță pentru vehicule concepute pentru transportul rutier al mărfurilor periculoase în interiorul statelor membre sau între acestea, ținând seama de Regulamentul CEE-ONU nr. 105;

(c) o definiție mai precisă a caracteristicilor fizice și a cerințelor privind performanța pe care trebuie să le îndeplinească un pneu pentru a fi definit drept „pneu pentru utilizare specială”, „pneu profesional de teren”, „pneu ranforsat”, „pneu de suprasarcină”, „pneu pentru zăpadă”, „pneu de rezervă de tip T pentru utilizare temporară” sau „pneu de tracțiune”, și în conformitate cu articolul 3 al doilea paragraf punctele 8-13;

(d) modificarea valorilor limită de rezistență la rulare și de zgomot de rulare definite în anexa II părțile B și C, în măsura în care aceasta este necesară prin prisma schimbărilor în procedurile de încercare, și fără a reduce nivelul de ambiție existent în ceea ce privește protecția mediului;

(e) norme detaliate privind procedura de identificare a nivelurilor de zgomot menționată în anexa II partea C punctul 1;

(f) dispoziții de modificare a anexei IV pentru a include regulamentele CEE-ONU care au un caracter obligatoriu în virtutea articolului 4 alineatul (4) din Decizia 97/836/CE.

(2) Măsurile menționate la alineatul (1), cu excepția celor referitoare la dispozițiile articolului 10, se adoptă până la 31 decembrie 2010.

Măsurile referitoare la dispozițiile articolului 10 se adoptă până la 31 decembrie 2011.

(3) Comisia poate adopta următoarele măsuri de punere în aplicare:

(a) măsuri privind scutirea anumitor vehicule sau clase de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ de obligația de a fi echipate cu un sistem avansat de frânare de urgență prevăzută la articolul 10, atunci când, în urma unei analize cost-beneficii și ținând seama de toate aspectele pertinente în materie de securitate, aplicarea acestui tip de sistem nu este adecvată pentru vehiculul sau clasa de vehicule avute în vedere;

(b) până la 31 decembrie 2010, și pe baza unei analize cost-beneficii, măsuri privind reducerea perioadei prevăzute la articolul 13 alineatul (11), care poate varia în funcție de clasa sau de categoria pneurilor avute în vedere.

(4) Măsurile menționate în prezentul articol, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 15 alineatul (2).

Articolul 15

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de „Comitetul tehnic – autovehicule” (CTAV), instituit prin articolul 40 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (l)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 16

Sanțiuni aplicabile în caz de încălcări

(1) Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării de către constructorii a dispozițiilor

prezentului regulament și a măsurilor sale de punere în aplicare și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre informează Comisia cu privire la dispozițiile în cauză până la 20 februarie 2011 sau, după caz, nu mai târziu de 18 luni de la intrarea în vigoare a măsurii relevante de punere în aplicare, și notifică acesteia fără întârziere orice modificare ulterioară care le afectează.

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

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

(b) falsificarea rezultatelor la încercările pentru omologarea de tip;

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

Articolul 17

Raportarea

Până la 1 decembrie 2012 și ulterior la fiecare trei ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport, însoțit, după caz, de propuneri de modificare a prezentului regulament sau a altor dispoziții relevante din legislația comunitară, cu privire la includerea unor noi dispozitive de siguranță.

Articolul 18

Modificarea Directivei 2007/46/CE

Anexele IV, VI, XI și XV la Directiva 2007/46/CE se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

Articolul 19

Abrogări

(1) Directivele 70/221/CEE, 70/222/CEE, 70/311/CEE, 70/387/CEE, 70/388/CEE, 71/320/CEE, 72/245/CEE, 74/60/CEE, 74/61/CEE, 74/297/CEE, 74/408/CEE, 74/483/CEE, 75/443/CEE, 76/114/CEE, 76/115/CEE, 76/756/CEE, 76/757/CEE, 76/758/CEE, 76/759/CEE, 76/760/CEE, 76/761/CEE, 76/762/CEE, 77/389/CEE, 77/538/CEE, 77/539/CEE, 77/540/CEE, 77/541/CEE, 77/649/CEE, 78/316/CEE, 78/317/CEE, 78/318/CEE, 78/549/CEE, 78/932/CEE, 89/297/CEE, 91/226/CEE, 92/21/CEE, 92/22/CEE, 92/24/CEE, 92/114/CEE, 94/20/CE, 95/28/CE, 96/27/CE, 96/79/CE, 97/27/CE, 98/91/CE, 2000/40/CE, 2001/56/CE, 2001/85/CE, 2003/97/CE se abrogă de la 1 noiembrie 2014.

(2) Directiva 92/23/CEE se abrogă de la 1 noiembrie 2017.

(3) Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 20

Intrarea în vigoare

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

Se aplică de la 1 noiembrie 2011.

Articolul 13 alineatul (15), articolul 14, precum și punctul 1 litera (a) subpunctul (iii), punctul 1 litera (b) subpunctele (iii) și (iv), punctul 2 litera (c), punctul 3 litera (a) subpunctul (iii), punctul 3 litera (b) subpunctul (iii), punctul 3 litera (c) subpunctul (iii), punctul 3 litera (d) subpunctul (iii), punctul 3

litera (e) subpunctul (iii) și punctul 3 litera (f) subpunctul (i) din anexa III se aplică de la data 20 august 2009.

Punctul 1 litera (a) subpunctul (i), punctul 1 litera (b) subpunctul (i), punctul 2 litera (a), punctul 3 litera (a) subpunctul (i), punctul 3 litera (b) subpunctul (i), punctul 3 litera (c) subpunctul (i), punctul 3 litera (d) subpunctul (i), punctul 3 litera (e) subpunctul (i) și punctul 3 litera (f) subpunctul (ii) din anexa III se aplică de la 1 noiembrie 2014.

Punctul 1 litera (a) subpunctul (ii), punctul 1 litera (b) subpunctul (ii), punctul 2 litera (b), punctul 3 litera (a) subpunctul (ii), punctul 3 litera (b) subpunctul (ii), punctul 3 litera (c) subpunctul (ii), punctul 3 litera (d) subpunctul (ii) și punctul 3 litera (e) subpunctul (ii) și punctul 4 din anexa III se aplică de la 1 noiembrie 2017.

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

Adoptat la Bruxelles, 13 iulie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
E. ERLANDSSON

| Subiect | Aplicabilitate | | | | | | | | | |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
| Identificarea comenzilor, avertizoarelor și indicatoarelor | X | X | X | X | X | X | | | | |
| Dejivrare/dezaburire | X | (¹) | (¹) | (¹) | (¹) | (¹) | | | | |
| Ștergătoare/spălătoare de parbriz | X | (²) | (²) | (²) | (²) | (²) | | | | |
| Sisteme de încălzire | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Apărătoare roți | X | | | | | | | | | |
| Tetiere | X | | | | | | | | | |
| Protecție laterală | | | | | X | X | | | X | X |
| Dispozitive antistropire | | | | | X | X | | | X | X |
| Geamuri securizate | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Pneuri | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Dispozitive limitatoare de viteză | | X | X | | X | X | | | | |
| Mase și dimensiuni | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Proeminențe exterioare ale cabinelor | | | | X | X | X | | | | |
| Dispozitive de cuplare | X (³) | X (³) | X (³) | X (³) | X (³) | X (³) | X | X | X | X |
| Inflamabilitate | | | X | | | | | | | |
| Autobuze și autocare | | X | X | | | | | | | |
| Impact frontal | X (⁴) | | | | | | | | | |
| Impact lateral | X (⁵) | | | X (⁵) | | | | | | |
| Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase | | | | X (⁶) | X (⁶) | X (⁶) | X (⁶) | X (⁶) | X (⁶) | X (⁶) |
| Protecție anti împănare față | | | | | X | X | | | | |

(¹) Vehiculele din această categorie sunt dotate cu dispozitive corespunzătoare pentru degivrarea și dezaburirea parbrizului.

(²) Vehiculele din această categorie sunt dotate cu dispozitive corespunzătoare pentru spălarea și ștergerea parbrizului.

(³) Numai vehiculele dotate cu dispozitive de cuplare.

(⁴) Care nu depășesc masa de încărcare maximă tehnic admisibilă de 2,5 tone.

(⁵) Aplicabil numai vehiculelor în care „punctul de referință pentru locurile așezate (punctul «R»)” al celui mai jos scaun se află la cel mult 700 mm deasupra nivelului solului. Punctul „R” este definit în Regulamentul CEE-ONU nr. 95.

(⁶) Numai în cazul în care constructorul solicită omologarea de tip a unui vehicul destinat transportului de mărfuri periculoase.

ANEXA II

Cerințe pentru pneuri cu privire la aderența pe teren umed, rezistența la rulare și zgomotul de rulare

PARTEA A – CERINȚE PENTRU ADERENȚA PE TEREN UMED

Pneurile din clasa C1 trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

| Categoria de utilizare | Indice de aderență pe teren umed (G) |
|--|--------------------------------------|
| pneu pentru zăpadă cu simbol de viteză („Q” sau mai scăzut cu excepția „H”) indicând o viteză maximă admisibilă nu mai mare de 160 km/h | ≥ 0,9 |
| pneu pentru zăpadă cu simbol de viteză („R” sau mai mult la care se adaugă „H”) indicând o viteză maximă admisibilă mai mare de 160 km/h | ≥ 1,0 |
| pneu normal (de drum) | ≥ 1,1 |

PARTEA B – CERINȚE PENTRU REZISTENȚA LA RULARE

Valorile maxime ale coeficientului de rezistență la rulare pentru fiecare tip de pneu, măsurate în conformitate cu ISO 28580 nu trebuie să depășească următoarele limite:

Tabelul 1

| Clasa de pneu | Valoare maximă (kg/tonă) Primul stadiu |
|---------------|---|
| C1 | 12,0 |
| C2 | 10,5 |
| C3 | 8,0 |

Tabelul 2

| Clasa de pneu | Valoare maximă (kg/tonă) Al doilea stadiu |
|---------------|--|
| C1 | 10,5 |
| C2 | 9,0 |
| C3 | 6,5 |

În cazul pneurilor pentru zăpadă, limitele stabilite în tabelul 2 cresc cu 1 kg/tonă.

PARTEA C – CERINȚE PENTRU ZGOMOTUL DE RULARE

1. Nivelurile de zgomot determinate în conformitate cu procedura specificată în măsurile de implementare a prezentului regulament nu trebuie să depășească limitele desemnate la punctele 1.1 sau 1.2. Tabelele de la punctele 1.1 și 1.2 reprezintă valorile măsurate, corectate cu temperatura, cu excepția pneurilor C3 și cu toleranța instrumentului și rotunjite în jos până la cea mai apropiată valoare întreagă.
- 1.1. Pneuri din clasa C1, cu referire la grosimea nominală a secțiunii pneului testat:

| Pneu din clasa | Grosimea nominală a secțiunii (mm) | Valori limită în dB(A) |
|----------------|------------------------------------|------------------------|
| C1A | ≤ 185 | 70 |
| C1B | > 185 ≤ 215 | 71 |
| C1C | > 215 ≤ 245 | 71 |
| C1D | > 245 ≤ 275 | 72 |
| C1E | > 275 | 74 |

Pentru pneurile pentru zăpadă, pneurile de suprasarcină sau pneurile ranforsate, sau orice combinație a acestor clasificări, limitele de mai sus cresc cu 1 dB(A).

- 1.2. Pneuri din clasele C2 și C3, cu referire la categoria de utilizare a gamei de pneuri:

| Pneu din clasa | Categoria de utilizare | Valori limită în dB(A) |
|----------------|------------------------|------------------------|
| C2 | Pneuri normale | 72 |
| | Pneuri de tracțiune | 73 |
| C3 | Pneuri normale | 73 |
| | Pneuri de tracțiune | 75 |

În cazul pneurilor pentru utilizare specială, limitele de mai sus cresc cu 2 dB(A). O creștere suplimentară de 2 dB(A) este acordată pneurilor pentru zăpadă din categoria de pneuri de tracțiune C2. Pentru toate celelalte categorii de pneuri C2 și C3, o creștere suplimentară de 1 dB(A) este acordată pneurilor pentru zăpadă.

ANEXA III

Modificări ale Directivei 2007/46/CE

Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. În anexa IV, partea I se modifică după cum urmează:

(a) tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 3 până la 10, 12 până la 38, 42 până la 45 și 47 până la 57 se elimină;

(ii) punctul 46 se elimină;

(iii) se adaugă următoarele rânduri:

| Rubrica nr. | Subiect | Referința actului de reglementare | Referința la Jurnalul Oficial | Aplicabilitate | | | | | | | | | | |
|-------------|--------------------|-----------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---|
| | | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ | |
| „63 | Siguranță generală | Regulamentul (CE) nr. 661/2009 | JO L 200, 31.7.2009, p. 1 | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

(b) appendicele se modifică după cum urmează:

(i) punctele 3 până la 10, 12 până la 37, 44, 45 și 50 până la 54 ale tabelului se elimină;

(ii) punctul 46 din tabel se elimină;

(iii) se adaugă următorul rând:

| | Subiect | Referința actului de reglementare | Referința la Jurnalul Oficial | M ₁ |
|-----|--------------------|-----------------------------------|-------------------------------|----------------|
| „63 | Siguranță generală | Regulamentul (CE) nr. 661/2009 | JO L 200, 31.7.2009, p. 1 | P/A” |

(iv) în „cheie”, se adaugă următorul text:

„P/A: Acest regulament este aplicabil parțial. Obiectivul precis al aplicării este stabilit prin măsurile de punere în aplicare a prezentului regulament.”

2. În appendicele la anexa VI, tabelul se modifică după cum urmează:

(a) punctele 3 până la 10, 12 până la 38, 42 până la 45 și 47 până la 57 se elimină;

(b) punctul 46 se elimină;

(c) se adaugă următorul rând:

| | Subiect | Referința actului de reglementare ⁽¹⁾ | Astfel cum a fost modificat prin | Aplicabil versiunilor |
|-----|--------------------|--|----------------------------------|-----------------------|
| „63 | Siguranță generală | Regulamentul (CE) nr. 661/2009” | | |

(e) la appendicele 5, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 3 până la 10, 12 până la 36, 42 până la 45 și 47 până la 57 se elimină;

(ii) punctul 46 se elimină;

(iii) se adaugă următorul rând:

| Rubrica nr. | Subiect | Referința actului de reglementare | Macara mobilă din categoria N ₃ |
|-------------|--------------------|-----------------------------------|--|
| „63 | Siguranță generală | Regulamentul (CE) nr. 661/2009 | P/A” |

(f) „Semnificația literelor” se modifică după cum urmează:

(i) punctele C, U, W₅ și W₆ se elimină;

(ii) se adaugă următorul text:

„P/A: Acest act reglementar este aplicabil parțial. Obiectivul precis al aplicării este stabilit prin măsurile de punere în aplicare a regulamentului.”

4. În anexa XV, punctul 46 din tabel se elimină.

ANEXA IV

Lista regulamentelor CEE-ONU care se aplică în mod obligatoriu

—

ANEXA V

Datele de punere în aplicare ale cerințelor privind sistemele electronice de control al stabilității pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄

Tabelul 1 – Datele de punere în aplicare pentru noile tipuri de vehicule

| Categoria vehiculului | Data punerii în aplicare |
|---|--------------------------|
| M ₂ | 11 iulie 2013 |
| M ₃ < (Clasa III) | 1 noiembrie 2011 |
| M ₃ < 16 tone (transmisie pneumatică) | 1 noiembrie 2011 |
| M ₃ < (Clasele II și B) (transmisie hidraulică) | 11 iulie 2013 |
| M ₃ < (Clasa III) (transmisie hidraulică) | 11 iulie 2013 |
| M ₃ < (Clasa III) (control de transmisie pneumatică și transmisie de energie hidraulică) | 11 iulie 2014 |
| M ₃ < (Clasa II) (control de transmisie pneumatică și transmisie de energie hidraulică) | 11 iulie 2014 |
| M ₃ (altele decât cele mai sus menționate) | 1 noiembrie 2011 |
| N ₂ < (transmisie hidraulică) | 11 iulie 2013 |
| N ₂ < (control de transmisie pneumatică și transmisie de energie hidraulică) | 11 iulie 2014 |
| N ₂ < (altele decât cele mai sus menționate) | 11 iulie 2012 |
| N ₃ < (tractoare cu 2 axe pentru semiremorci) | 1 noiembrie 2011 |
| N ₃ < [tractoare cu 2 axe pentru semiremorci cu control de transmisie pneumatică (ABS)] | 1 noiembrie 2011 |
| N ₃ < [3 axe cu control de transmisie electrică (EBS)] | 1 noiembrie 2011 |
| N ₃ < [2 și 3 axe cu control de transmisie pneumatică (ABS)] | 11 iulie 2012 |
| N ₃ < (altele decât cele mai sus menționate) | 1 noiembrie 2011 |
| O ₃ < (sarcină de ax combinată între 3,5 și 7,5 tone) | 11 iulie 2012 |
| O ₃ < (altele decât cele mai sus menționate) | 1 noiembrie 2011 |
| O ₄ | 1 noiembrie 2011 |

Tabelul 2 – Datele de punere în aplicare pentru vehicule noi

| Categoria vehiculului | Data punerii în aplicare |
|---|--------------------------|
| M ₂ | 11 iulie 2015 |
| M ₃ < (Clasa III) | 1 noiembrie 2014 |
| M ₃ < 16 tone (transmisie pneumatică) | 1 noiembrie 2014 |
| M ₃ < (Clasele II și B) (transmisie hidraulică) | 11 iulie 2015 |
| M ₃ < (Clasa III) (transmisie hidraulică) | 11 iulie 2015 |
| M ₃ < (Clasa III) (control de transmisie pneumatică și transmisie de energie hidraulică) | 11 iulie 2016 |
| M ₃ < (Clasa II) (control de transmisie pneumatică și transmisie de energie hidraulică) | 11 iulie 2016 |
| M ₃ < (altele decât cele mai sus menționate) | 1 noiembrie 2014 |
| N ₂ < (transmisie hidraulică) | 11 iulie 2015 |
| N ₂ < (control de transmisie pneumatică și transmisie de energie hidraulică) | 11 iulie 2016 |
| N ₂ < (altele decât cele mai sus menționate) | 1 noiembrie 2014 |
| N ₃ < (tractoare cu 2 axe pentru semiremorci) | 1 noiembrie 2014 |
| N ₃ < [tractoare cu 2 axe pentru semiremorci cu control de transmisie pneumatică (ABS)] | 1 noiembrie 2014 |
| N ₃ < [3 axe cu control de transmisie electrică (EBS)] | 1 noiembrie 2014 |
| N ₃ < [2 și 3 axe cu control de transmisie pneumatică (ABS)] | 1 noiembrie 2014 |
| N ₃ < (altele decât cele mai sus menționate) | 1 noiembrie 2014 |
| O ₃ < (sarcină de ax combinată între 3,5 și 7,5 tone) | 1 noiembrie 2014 |
| O ₃ < (altele decât cele mai sus menționate) | 1 noiembrie 2014 |
| O ₄ | 1 noiembrie 2014 |