COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 27.1.2016
COM(2016) 31 final

2016/0014 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2016) 9 final}
{SWD(2016) 10 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Motivele și obiectivele propunerii

Trei categorii de vehicule fac obiectul cadrului juridic pentru omologarea de tip a produselor din sectorul autovehiculelor: autovehiculele și remorcile lor, motocicletele și tractoarele. Obiectivul prezentei propuneri este revizuirea cadrului juridic pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora. Cadrul juridic pentru celelalte două categorii de vehicule a făcut deja obiectul unei ample revizuiri în 2013.

Cerințele pentru omologările de tip ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora sunt prevăzute în prezent în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (denumită în continuare „directiva-cadru”)[1]. Acest cadru are drept scop facilitarea liberei circulații a autovehiculelor și a remorcilor în cadrul pieței interne prin stabilirea unor cerințe armonizate menite să ducă la atingerea obiectivelor comune de siguranță și de protecție a mediului. Directiva 2007/46/CE reglementează autovehiculele pentru transportul de persoane (categoria M) și de mărfuri (categoria N) și remorcile lor (categoria O), precum și sistemele și componentele acestora. Aceasta oferă un cadru în care sunt operaționale acte de reglementare separate cu cerințe specifice în materie de siguranță și de mediu. Aceste acte de reglementare abordează o multitudine de cerințe tehnice detaliate pentru diferite tipuri de vehicule, sisteme și componente.

Ca parte a angajamentelor Comisiei formulate în cadrul Planului său de acțiune CARS 2020 pentru o industrie a autovehiculelor solidă, competitivă și durabilă în Europa[2], cadrul pentru omologarea UE de tip a autovehiculelor a făcut obiectul unui verificări cuprinzătoare a adecvării în 2013. Această verificare a confirmat faptul că omologarea UE de tip este reglementată de un cadru juridic adecvat pentru realizarea principalelor obiective de armonizare, funcționare eficientă a pieței interne și privind concurența loială. Cu toate acestea, s-a recunoscut, de asemenea, faptul că diferențele de interpretare și de strictețe a punerii în aplicare a cerințelor în statele membre reduc eficacitatea cadrului respectiv. Documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind această verificare a adecvării a constatat, prin urmare, că există posibilitatea de a aduce anumite îmbunătățiri și a identificat revizuirea Directivei 2007/46/CE ca măsură prioritară, subliniind necesitatea abordării în special a următoarelor aspecte:

– introducerea unor dispoziții privind supravegherea pieței pentru a completa cerințele de omologare de tip;
– clarificarea procedurilor de rechemare și de salvgardare, precum și a condițiilor pentru acordarea de extinderi ale omologărilor pentru tipurile de vehicule existente;
– îmbunătățirea punerii în aplicare a cadrului de omologare de tip prin armonizarea și consolidarea procedurilor de omologare de tip și a celor privind conformitatea producției aplicate de autoritățile statelor membre și de serviciile tehnice;

[1] JO L 263, 9.10.2007, p. 1.
[2] COM(2012)/0636 final

– clarificarea rolurilor și a responsabilităților operatorilor economici în lanțul de aprovizionare, precum și ale autorităților și ale părților implicate în punerea în aplicare a cadrului, precum și

– îmbunătățirea caracterului adecvat al sistemelor alternative de omologare de tip (omologările naționale pentru serii mici și omologările naționale individuale) și a procesului de omologare de tip în mai multe etape pentru a asigura flexibilitatea necesară pentru piețele de nișă și IMM-uri, fără însă a afecta condițiile echitabile de concurență.

Deși verificarea adecvării a confirmat faptul că actualul cadru de reglementare are meritele sale în vederea îndeplinirii obiectivelor de politică, acesta s-a confruntat cu critici severe după descoperirea faptului că un producător german (VW), timp de mai mulți ani, a utilizat un program informatic pentru a manipula performanța în materie de emisii a autovehiculelor. În termen de o săptămână de la izbucnirea scandalului, Comisia a anunțat că își va consolida sistemul de omologare de tip, în special prin asigurarea de mecanisme de supraveghere adecvate pentru garantarea unei aplicări corecte și armonizate a procedurilor de omologare de tip. Pe o piață internă cu 28 de state membre și într-un sector supus unor progrese științifice și tehnologice constante, diferențele substanțiale în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor implică riscul de subminare a eficacității sistemului și, prin urmare, a principalelor obiective politice care asigură securitatea și sănătatea cetățenilor și protecția mediului. Multe părți interesate au solicitat public o astfel de revizuire în urma scandalului VW.

Prezenta revizuire urmărește să corecteze aceste deficiențe și lacune și să restabilească încrederea cetățenilor în capacitatea sistemului de reglementare pentru a asigura un nivel adecvat de protecție a sănătății și a mediului.

1.2. Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

– Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice destinate vehiculelor respective.

– Regulamentul 765/2008/CE privind acreditarea și supravegherea pieței, care conține norme pentru politica europeană privind acreditarea[3] (controlul competenței laboratoarelor și a organismelor de certificare/inspecție care emit certificate în UE) și pentru politica în materie de supraveghere a pieței și de control al produselor din țări terțe (pentru siguranța produselor, indiferent de originea lor).

– Decizia 768/2008/CE de stabilire a unui cadru comun pentru comercializarea produselor[4], care conține dispoziții standard destinate utilizării în legislația UE privind piața internă pentru produse (de exemplu, definiții, obligații ale operatorilor economici, clauza de salvgardare etc.).

[3] [3]JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

[4] [4]JO L 218, 13.8.2008, p. 82.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

Comisia Europeană a lansat în 2010[5] o consultare publică în scopul de a centraliza opiniile părților interesate cu privire la intenția sa de a revizui directiva-cadru. Obiectivul acestei consultări publice este de a verifica dacă domeniile identificate de către serviciile Comisiei ca având un potențial de îmbunătățire a aplicării legislației privind omologarea UE de tip a autovehiculelor ar oferi un domeniu de aplicare adecvat pentru revizuirea preconizată a Directivei-cadru 2007/46/CE.

Au fost primite patruzeci de răspunsuri relevante care, în general, indică un sprijin puternic pentru obiectivele inițiativei. În timp ce 74 % dintre respondenți au fost de acord că actualul cadru pentru omologarea de tip are deja un nivel calitativ destul de ridicat, 57,6 % dintre aceștia au considerat, cu toate acestea, că se poate face mai mult pentru a pune în evidență și a orienta în mod corespunzător aplicarea juridică a principiilor de supraveghere a pieței, iar 47 % dintre respondenți au declarat că actualele dispoziții privind supravegherea pieței sunt ineficiente, în timp ce doar 2,9 % dintre ei au considerat că sunt eficiente. Acest rezultat demonstrează în mod clar că părțile consultate împărtășesc opinia conform căreia se poate și ar trebui să se facă mai mult pentru a completa controalele ex-ante oferite de cadrul pentru omologarea de tip cu dispoziții ex-post privind supravegherea pieței.

De asemenea, serviciile Comisiei au comandat o serie de studii externe pentru a însoți procesul de evaluare a impactului și a contribui la acesta. În prima jumătate anului 2011 a fost efectuat un studiu de evaluare ex-post[6], care a fost urmat, în a doua jumătate a anului 2011, de un studiu de evaluare a impactului (EI)[7]. Studiul a evaluat impactul diferitelor opțiuni posibile elaborate pentru fiecare dintre nevoile identificate de serviciile Comisiei și confirmate de consultarea publică. Pe baza rezultatelor consultării publice și a studiului EI, a fost identificată o combinație de opțiuni politice pentru a răspunde acestor necesități.

Continuarea lucrărilor cu privire la pregătirea evaluării impactului și la revizuirea directivei-cadru a fost efectuată în 2012/2013 prin intermediul unui proiect pilot de verificare a adecvării. În acest scop a fost atribuit un contract care a fost finalizat în martie 2013. În noiembrie 2013[8] a fost publicat un document de lucru al serviciilor Comisiei de prezentare a rezultatelor proiectului pilot de verificare a adecvării în care au fost subliniate prioritățile reviziei preconizate a Directivei 2007/46/CE (a se vedea punctul 1.1. de mai sus).

Părțile interesate au fost foarte activ implicate în cadrul grupului la nivel înalt CARS 21, ceea ce a condus la emiterea unor recomandări legate de cadrul pentru omologarea de tip, care au fost preluate de Comisie în planul său de acțiune CARS 2020, adoptat în noiembrie 2012.

În fine, în conformitate cu angajamentele Comisiei Europene formulate în cadrul planului de acțiune CARS 2020, în a doua jumătate a anului 2013 s-a desfășurat un test de demonstrare a competitivității pentru a completa acțiunile menționate mai sus. Necesitatea unor măsuri de atenuare pentru IMM-uri a fost analizată în contextul

5 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index_en.htm

6 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation_en.pdf

7 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation_en.pdf

8 SWD(2013) 466 final

acestui studiu, iar analiza a demonstrat că în cazul combinației de opțiuni de politică reținute, pentru IMM-urile din acest sector nu ar exista niciun impact semnificativ care să necesite aplicarea unor măsuri de atenuare.

De asemenea, pe parcursul întregului proces de evaluare a impactului au avut loc schimburi de informații specifice cu autoritățile statelor membre în cadrul reuniunilor Comitetului tehnic pentru autovehicule (CTAV) și ale Grupului de experți al autorităților de omologare de tip (TAAEG). În privința inițiativei au avut loc schimburi de opinii cu asociații din industrie și ale utilizatorilor, în cadrul Grupului de lucru pentru autovehicule (GLA). Toate părțile interesate au fost de asemenea consultate de contractanții care au realizat studii externe în vederea colectării de date și de opinii.

În urma izbucnirii scandalului emisiilor VW, Parlamentul European a adoptat, la 5 octombrie 2015, o rezoluție referitoare la măsurarea emisiilor în sectorul automobilelor, prin care se face apel la Comisie pentru consolidarea semnificativă a actualului regim de omologare UE de tip, inclusiv supravegherea sporită din partea UE, în special în ceea ce privește supravegherea pieței, coordonarea și monitorizarea regimului pentru vehiculele vândute în Uniune.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Temei juridic

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

3.2. Principiul subsidiarității

Legislația cadru pentru omologarea de tip a autovehiculelor contribuie la implementarea pieței interne a bunurilor. Prezenta propunere are drept scop creșterea eficacității punerii în aplicare și a asigurării respectării acestei legislații, într-un context mai larg al obiectivului general de politică destinat aprofundării strategiei pieței interne.

Deși statele membre sunt responsabile pentru punerea în aplicare a legislației pe teritoriul lor, asigurarea unei abordări coordonate și armonizate pe baza criteriilor aplicabile în mod obișnuit și aplicate uniform de către statele membre este esențială pentru menținerea unor condiții de concurență echitabile în întreaga UE prin intermediul unei interpretări, puneri în aplicare și asigurări a respectării cerințelor de omologare de tip armonizate, sprijinite de dispoziții armonizate privind supravegherea pieței pentru a pune la dispoziția statelor membre mijloacele adecvate în vederea efectuării unor controale după introducerea pe piață și pentru a lua măsuri comune de remediere în cazul constatării prezenței unor produse neconforme și nesigure pe piață.

Diferențele dintre organizările la nivel național, în statele membre, ale omologărilor de tip și ale supravegherii pieței pot conduce la o aplicare nearmonizată din perspectiva cadrului pieței comune a Uniunii, care nu mai prezintă frontiere interne și în care au fost practic eliminate controalele la frontierele naționale. Pentru a evita introducerea pe teritoriul lor a unor produse neconforme, statele membre depind în mare măsură de eficacitatea politicii de asigurare a respectării legii a statelor vecine. Prin urmare, deficiențele unui stat membru în ceea ce privește asigurarea respectării legii pot compromite serios eforturile depuse de alte state membre pentru a preveni introducerea de produse neconforme de pe piața lor. Această interdependență este

accentuată de faptul că autoritățile responsabile de asigurarea respectării legii au o competență limitată la teritoriul lor național. În cazul în care sunt necesare măsuri de remediere transfrontaliere, autoritățile respective trebuie să se bazeze pe colegii lor din alte state membre.

Această situație se datorează faptului că principiul pe care se bazează cadrul pentru omologarea de tip cadru prevede că toate vehiculele noi produse în conformitate cu un tip de vehicul omologat de către un stat membru beneficiază de dreptul de a fi comercializate și înmatriculate fără restricții în alte state membre. Dreptul menționat se aplică tuturor acestor vehicule, indiferent de locul producției lor. Aceasta înseamnă, de asemenea, că vehiculele produse în afara UE pot fi importate fără restricții în UE, cu condiția ca producătorul să certifice faptul că ele au fost produse în conformitate cu un tip de vehicul omologat într-unul dintre statele membre ale UE. Având în vedere natura globală a sectorului autovehiculelor, cu importuri substanțiale de produse din sectorul autovehiculelor din afara UE, această importantă dimensiune transfrontalieră necesită o acțiune coordonată la nivelul UE, pentru a se asigura condiții de concurență echitabile.

În cazul în care măsurile ar fi luate în mod individual de statele membre la nivel național pentru a aborda problemele pieței, acest lucru ar putea atrage după sine riscul de a crea obstacole în calea liberei circulații a autovehiculelor, garantate de legislația-cadru. Prin urmare, este justificat să se ia măsuri la nivelul UE.

3.3. Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității dat fiind că nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivelor privind garantarea unei bune funcționări a pieței interne și, în același timp, oferă un nivel ridicat al siguranței publice și al protecției mediului.

Măsurile propuse pentru a consolida și a armoniza punerea în aplicare a procedurilor de omologare de tip se bazează pe principiile convenite, stabilite în cadrul comun pentru comercializarea produselor, și pe dispozițiile de referință pentru legislația de armonizare a Uniunii privind produsele prevăzute în anexa I la Decizia nr. 768/2008/CE. În cazurile în care a fost necesar și justificat, aceste dispoziții au fost adaptate la specificul sectorului autovehiculelor, în special cu scopul de a recunoaște existența unui cadru de omologare de tip deja bine stabilit și de a asigura o coerență deplină cu acest cadru. Acest lucru este valabil, în special, pentru dispozițiile privind schimbul de informații și cooperarea între autoritățile de supraveghere a pieței, pe de o parte, și autoritățile de omologare și serviciile tehnice desemnate de acestea, pe de altă parte.

3.4. Alegerea instrumentelor

Utilizarea unui regulament este considerată adecvată prin faptul că oferă garanțiile necesare pentru aplicarea și asigurarea respectării armonizate și directe, fără a impune transpunerea în legislația statelor membre.

Propunerea continuă să se bazeze pe „abordarea cu separarea nivelurilor”, care a fost deja introdusă în cadrul de omologare UE de tip pentru autovehicule. Această abordare prevede un proces legislativ în trei etape:

– dispozițiile fundamentale și domeniul de aplicare sunt stabilite de Parlamentul European și de Consiliu într-un Regulament bazat pe articolului 114 din TFUE în conformitate cu procedura legislativă ordinară;

– specificațiile tehnice detaliate asociate cu dispozițiile fundamentale vor fi stabilite prin acte delegate adoptate de către Comisie în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene;

– actele de punere în aplicare care stabilesc dispozițiile administrative, cum ar fi modelul pentru fișa de informații, pentru certificatele de omologare de tip, pentru certificatul de conformitate etc. vor fi adoptate de către Comisie în conformitate cu articolul 291 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Implicațiile bugetare ale prezentei propuneri sunt următoarele:

- Personalul Comisiei va organiza și va participa la „evaluări în comun” ale serviciilor tehnice;
- Costuri pentru evaluatorii naționali care participă la „evaluări în comun” ale serviciilor tehnice în conformitate cu normele Comisiei privind rambursarea cheltuielilor efectuate de experți;
- Personalul Comisiei va furniza sprijin științific, tehnic și logistic pentru instituirea unui sistem de evaluare *inter pares* (audituri comune ale serviciilor tehnice) și pentru coordonarea activităților statelor membre de supraveghere a pieței în materie de produse din sectorul autovehiculelor;
- Personalul Comisiei va gestiona și va dezvolta în continuare cadrul de reglementare al UE pentru omologarea de tip și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (funcționarea prezentului regulament și pregătirea actelor delegate/de punere în aplicare), precum și pentru a sprijini și monitoriza statele membre pentru a asigura punerea sa în aplicare efectivă și eficientă;
- Costuri pentru organizarea de reuniuni ale Forumului de executare prevăzute la articolul 10, inclusiv rambursarea cheltuielilor de călătorie din statele membre;
- Costuri pentru înființarea și gestionarea mecanismului de supraveghere în materie de evaluări ale conformității efectuate de către serviciile tehnice;
- Costurile de efectuare a încercărilor de conformitate și funcționare a autovehiculelor de către Comisie și
- Costuri pentru participarea la cooperarea internațională în materie de reglementare, în special în cadrul CEE-ONU;

Detaliile costurilor sunt prezentate în fișa financiară legislativă.

Având în vedere constrângerile din cadrul financiar multianual 2014-2020, punerea în aplicare a propunerii legislative va trebui să se bazeze pe resursele existente și să fie proiectată în așa fel încât să nu fie necesare resurse financiare suplimentare din bugetul UE. Acțiunile prevăzute în prezentul proiect de propunere de regulament nu vor avea niciun impact asupra bugetului UE dincolo de creditele prevăzute deja în programul financiar oficial al Comisiei, deoarece orice cerințe privind resursele financiare ar trebui să fie îndeplinite prin veniturile alocate și redistribuirea internă.

Pentru perioada care începe după 31 decembrie 2020, suma trebuie să facă obiectul cadrului financiar multianual în vigoare pentru perioada care începe în 2021, în conformitate cu articolul 312 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

5. ELEMENTE OPȚIONALE

5.1. Spațiul Economic European

Actul propus abordează aspecte cu relevanță pentru întreg Spațiul Economic European (SEE) și, prin urmare, ar trebui extins la SEE.

5.2. Abrogarea legislației în vigoare

Adoptarea propunerii va duce la abrogarea legislației existente.

2016/0014 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[9],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne, în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. Normele pieței interne ar trebui să fie transparente, simple și coerente, oferind astfel certitudine juridică și claritate în beneficiul întreprinderilor și al consumatorilor.

(2) În acest scop, un cadru cuprinzător de omologare UE de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective a fost instituit prin Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului[10].

(3) O evaluare a cadrului juridic al Uniunii pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, efectuată în 2013[11], a arătat că prin Directiva 2007/46/CE s-a instituit un cadru adecvat pentru realizarea principalelor obiective de armonizare, funcționare eficace a pieței interne și al concurenței loiale și, prin urmare, acest cadru ar trebui să continue să se aplice.

(4) În această evaluare s-a concluzionat, cu toate acestea, că este necesar să se introducă dispoziții privind supravegherea pieței pentru a completa cerințele de omologare de tip, că este necesar să se clarifice procedurile de rechemare și cele de salvgardare, precum și condițiile pentru acordarea de extinderi ale omologărilor pentru tipuri de

---

9 JO C , , p. .

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

11 Document de lucru al serviciilor Comisiei – „Verificarea adecvării cadrului juridic al UE pentru omologarea de tip a autovehiculelor” [SWD (2013) 466 final].

vehicule existente, că este necesar să se îmbunătățească punerea în aplicare a cadrului de omologare de tip prin armonizarea și consolidarea procedurilor pentru omologarea de tip și pentru conformitatea producției aplicate de autoritățile statelor membre și de serviciile tehnice, că este necesar să se clarifice rolurile și responsabilitățile operatorilor economici din lanțul de aprovizionare, cât și ale autorităților și ale părților implicate în punerea în aplicare a cadrului, precum și că este necesar să se îmbunătățească caracterul adecvat al sistemelor de omologare de tip alternative (omologări naționale pentru serii mici și omologări naționale individuale) și al procesului de omologare de tip în mai multe etape în scopul de a asigura flexibilitatea necesară pentru piețele de nișă și pentru IMM-uri, fără însă a afecta condițiile echitabile de concurență.

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

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

(7) Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative de fond pentru omologarea de tip a autovehiculelor din categoriile M și N și a remorcilor acestora (categoria O), precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a asigura un nivel adecvat de siguranță și performanță de mediu. Aceste categorii includ autovehiculele pentru transportul de pasageri, autovehiculele pentru transportul de mărfuri și, respectiv, remorcile acestora.

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

(9) O punere în aplicare eficace a cerințelor de omologare de tip trebuie să fie asigurată de consolidarea dispozițiilor privind conformitatea producției, *inter alia*, prin audituri periodice obligatorii privind metodele de control al conformității și conformitatea continuă a produselor în cauză, precum și prin consolidarea cerințelor privind competența, obligațiile și activitățile serviciilor tehnice care efectuează încercările de omologare de tip pentru întregul vehicul sub responsabilitatea autorităților de omologare. Buna funcționare a serviciilor tehnice este crucială pentru a asigura un nivel ridicat de protecție a sănătății și a siguranței, precum și încrederea cetățenilor în sistem. Criteriile pentru desemnarea serviciilor tehnice prevăzute în Directiva 2007/46/CE ar trebui să fie stabilite mai în detaliu pentru a se asigura aplicarea lor consecventă. Metodele de evaluare a serviciilor tehnice în statele membre au tendința de a varia progresiv, având în vedere complexitatea sporită a activității acestora. Prin

urmare, este necesar să se prevadă obligații procedurale care să asigure un schimb de informații și de monitorizare a practicilor din statele membre pentru evaluarea, desemnarea, notificarea și monitorizarea serviciilor tehnice ale acestora. Aceste obligații procedurale existente ar trebui să elimine discrepanțele în ceea ce privește metodele utilizate și în ceea ce privește interpretarea criteriilor pentru desemnarea serviciilor tehnice.

(10) Necesitatea de a controla și monitoriza serviciile tehnice de către autoritățile de desemnare a crescut, deoarece progresul tehnic a sporit riscul ca serviciile tehnice să nu dețină competențele necesare în ceea ce privește tehnologiile sau dispozitivele nou-apărute în cadrul domeniului pentru care au fost desemnate. Având în vedere că progresul tehnic scurtează ciclurile de producție și întrucât intervalele dintre evaluările la fața locului în scop de supraveghere și cele de monitorizare variază între autoritățile de desemnare, ar trebui instituite cerințe minime în ceea ce privește intervalele de supraveghere și monitorizare a serviciilor tehnice.

(11) Prin urmare, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice de către statele membre, în conformitate cu criterii detaliate și stricte, ar trebui să fie supuse controalelor efectuate la nivelul Uniunii în materie de supraveghere, inclusiv unor audituri independente, ca o condiție pentru reînnoirea la cinci ani a notificării acestora. Poziția serviciilor tehnice în raport cu producătorii ar trebuie să fie consolidată, inclusiv dreptul și obligația acestora de a efectua inspecții neanunțate în fabrici și de a efectua teste fizice sau de laborator asupra produselor care fac obiectul prezentului regulament, pentru a asigura conformarea continuă a producătorilor după primirea omologării de tip pentru produsele lor.

(12) Pentru a crește transparența și încrederea reciprocă și pentru a alinia și dezvolta mai bine criteriile pentru evaluarea, desemnarea și notificarea serviciilor tehnice, precum și extinderea și procedurile de reînnoire, statele membre ar trebui să coopereze atât între ele, cât și cu Comisia. Ele ar trebui să se consulte reciproc și cu Comisia cu privire la întrebări cu relevanță generală pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și să se informeze reciproc și Comisia cu privire la modelul lor de evaluare.

(13) În cazul în care desemnarea unui serviciu tehnic se bazează pe acreditare în sensul definiției din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[12], este necesar ca organismele de acreditare și autoritățile de desemnare să facă schimb de informații relevante pentru evaluarea competenței serviciilor tehnice.

(14) Statele membre ar trebui să perceapă taxe pentru desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice, pentru a se asigura sustenabilitatea monitorizării acestor servicii tehnice de către statele membre și pentru a stabili condiții de concurență echitabile pentru serviciile tehnice. Pentru a asigura transparența, statele membre ar trebui să informeze Comisia și celelalte state membre înainte de a adopta nivelul și structura taxelor.

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

---

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

(16) Pentru a asigura faptul că deciziile adoptate de către serviciile tehnice nu sunt influențate de circumstanțe nelegitime, organizarea și funcționarea serviciilor tehnice ar trebui să asigure o deplină imparțialitate. Pentru a fi în măsură să-și ducă la îndeplinire sarcinile într-un mod coerent și sistematic, serviciile tehnice ar trebui să dispună de un sistem de management satisfăcător, care să includă dispoziții privind secretul profesional. Pentru a permite serviciilor tehnice să își îndeplinească sarcinile în mod corespunzător, nivelul de cunoștințe și competența și independența personalului lor ar trebui să fie garantate în orice moment.

(17) Independența serviciilor tehnice în raport cu producătorii ar trebuie să fie garantată, inclusiv prin evitarea plăților directe sau indirecte de către producători pentru inspecțiile și încercările de omologare de tip pe care le-au efectuat. Prin urmare, statele membre ar trebui să stabilească o structură tarifară pentru omologarea de tip care să acopere toate costurile pentru efectuarea tuturor încercărilor de omologare și inspecțiilor efectuate de serviciile tehnice desemnate de autoritatea de omologare de tip, precum și costurile administrative pentru eliberarea omologării de tip și costurile pentru efectuarea încercărilor de verificare a conformității și a inspecțiilor ex-post.

(18) Este necesar un mecanism solid de evaluare a conformității pentru a se asigura că sunt îndeplinite cerințele prevăzute în prezentul regulament. Respectarea cerințelor în materie de omologare de tip și de conformitate a producției din legislația care reglementează sectorul automobilistic ar trebui să rămână principala responsabilitate a autorităților de omologare, în măsura în care aceasta este o obligație strâns legată de omologarea de tip și presupune o cunoaștere detaliată a conținutului său. Prin urmare, este important ca performanța autorităților de omologare să fie verificată periodic prin intermediul unor evaluări *inter pares*, pentru a se asigura că un nivel uniform de calitate și rigoare este aplicat de către toate autoritățile de omologare în implementarea cerințelor de omologare de tip. În plus, este important să se prevadă verificarea corectitudinii omologării de tip în sine.

(19) O coordonare mai strânsă între autoritățile naționale, prin intermediul schimbului de informații și al evaluărilor coordonate sub conducerea unei autorități de coordonare este fundamentală pentru asigurarea unui nivel constant ridicat de siguranță și de protecție a mediului și a sănătății în cadrul pieței interne. Aceasta ar trebui să conducă, de asemenea, la o utilizare mai eficientă a unor resurse limitate la nivel național. În acest scop, ar trebui creat un forum care să permită statelor membre și Comisiei să facă schimb de informații și să își coordoneze activitățile legate de asigurarea respectării legislației în materie de omologare de tip. Cooperarea între statele membre în acest domeniu care, în prezent, are loc într-un cadru neoficial, ar fi mai utilă dacă s-ar desfășura într-un cadru oficial.

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

(21) Este necesar să se includă în prezentul regulament norme privind supravegherea pieței, pentru a consolida drepturile și obligațiile autorităților naționale competente, pentru a se asigura o coordonare efectivă a activităților lor de supraveghere a pieței și pentru a clarifica procedurile aplicabile.

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

(23) Obligațiile autorităților naționale privind supravegherea pieței prevăzute în prezentul regulament sunt mai specifice decât cele prevăzute în articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, pentru a se ține seama de particularitățile cadrului de omologare de tip și necesitatea de a completa acest cadru cu o supraveghere eficace a pieței, asigurându-se un mecanism solid de verificare ex post a conformității produselor reglementate de prezentul regulament.

(24) Cele mai multe obligații specifice pentru autoritățile naționale prevăzute de prezentul regulament ar trebui să includă încercarea și inspecțiile de verificare a conformității ex post a unui număr suficient de vehiculele introduse pe piață. Selectarea vehiculelor care vor face obiectul acestei verificări de conformitate ex post se bazează pe o evaluare corespunzătoare a riscurilor, care ia în considerare gravitatea unei posibile neconformități și probabilitatea producerii acesteia.

(25) În plus, Comisia ar trebui să organizeze și să efectueze sau să solicite să se efectueze încercări și inspecții de verificare a conformității ex-post, independent de cele efectuate de statele membre în temeiul obligațiilor lor naționale de supraveghere a pieței. În cazul în care în urma respectivelor încercări și inspecții se stabilește că există o neconformitate, sau în cazul în care se constată că o omologare de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte, Comisia ar trebui să aibă dreptul de a iniția acțiuni de remediere la nivelul Uniunii pentru a restabili conformitatea vehiculelor respective și de a analiza motivele în ceea ce privește caracterul incorect al omologării de tip. Ar trebui asigurată finanțarea corespunzătoare de la bugetul general al Uniunii pentru a permite executarea unor astfel de încercări și inspecții de verificare a conformității. Având în vedere constrângerile bugetare din cadrul financiar multianual 2014-2020, punerea în aplicare a propunerii legislative va trebui să se bazeze pe resursele existente și să fie proiectată astfel încât să nu genereze resurse financiare suplimentare. Comisia ar trebui să fie abilitată să impună amenzi administrative în cazul în care se stabilește neconformitatea.

(26) Pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță în funcționarea vehiculelor, precum și protecția ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic și protecția mediului, cerințele tehnice și normele de mediu aplicabile vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate ar trebui armonizate în continuare și adaptate progresului tehnic și științific.

(27) Atingerea obiectivelor prezentului regulament nu ar trebui afectată de faptul că anumite sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pot fi instalate pe sau într-un vehicul după ce vehiculul respectiv a fost introdus pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune. Prin urmare, ar trebui luate măsuri adecvate pentru a garanta că sistemele, componentele, unitățile tehnice separate sau piesele și echipamentele care pot fi instalate pe vehicule sau în acestea și care pot afecta în mod

semnificativ funcționarea sistemelor esențiale pentru protecția mediului sau pentru siguranța în funcționare sunt controlate de autoritatea de omologare înainte de a fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune.

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

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

(30) Valabilitatea neîntreruptă a omologărilor de tip presupune ca producătorul să informeze autoritatea care a omologat tipul său de vehicul cu privire la orice modificări ale caracteristicilor tipului sau ale cerințelor de siguranță și de performanță de mediu aplicabile tipului respectiv. Prin urmare, este important ca perioada de valabilitate a certificatelor de omologare de tip acordate să fie limitată și ca certificatele respective să poată fi reînnoite doar după ce autoritatea de omologare a verificat că tipul de vehicul continuă să respecte toate cerințele aplicabile și este satisfăcută de rezultatele verificării. De asemenea, condițiile pentru extinderea omologărilor de tip ar trebui clarificate pentru a garanta o aplicare uniformă a normelor și a asigura respectarea cerințelor de omologare de tip în întreaga Uniune.

(31) Evaluarea riscurilor grave pentru siguranță și sănătatea publică și mediu raportate ar trebui să se desfășoare la nivel național, însă ar trebui să fie asigurată coordonarea la nivelul Uniunii în cazul în care riscul raportat ar putea exista în afara teritoriului unui stat membru, cu scopul de a pune în comun resursele și de a asigura coerența în ceea ce privește acțiunile corective care trebuie luate pentru reducerea riscurilor și a efectelor nocive identificate.

(32) Pentru a se asigura că toate vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate introduse pe piață oferă un nivel ridicat de siguranță și protecția mediului, producătorul sau orice alt operator economic din lanțul de aprovizionare ar trebui să ia măsuri corective eficiente, inclusiv de retragere a vehiculelor, în cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru utilizatori sau pentru mediu, astfel cum se menționează la articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008. Autoritățile de omologare ar trebui să fie împuternicite să evalueze și să verifice dacă aceste măsuri sunt suficiente. Autoritățile altor state membre ar trebui să aibă dreptul să adopte măsuri de salvgardare în cazul în care ar considera că măsurile corective luate de producător nu sunt suficiente.

(33) Ar trebui să se asigure o flexibilitate corespunzătoare prin intermediul unor sisteme de omologare alternativă pentru producătorii care produc vehicule în serii mici. Aceştia ar trebui să poată beneficia de avantajele pieţei interne a Uniunii, cu condiţia ca vehiculele lor să fie conforme cu cerinţele de omologare UE de tip pentru vehicule produse în serii mici. Într-un număr limitat de cazuri specifice, ar trebui să se permită omologarea naţională de tip pentru seriile mici. Pentru a preveni abuzurile, orice procedură simplificată pentru vehiculele produse în serii mici ar trebui să fie limitată la cazuri de producţie foarte restrânsă; Prin urmare, este necesară definirea precisă a conceptului de vehicule produse în serii mici, prin raportare la numărul vehiculelor fabricate, la cerinţele care trebuie respectate, precum şi la condiţiile de introducere pe piaţă a vehiculelor respective. Este la fel de important să se precizeze un sistem alternativ de omologare pentru vehicule individuale, în special pentru a oferi suficientă flexibilitate în cazul omologării vehiculelor produse în mai multe etape.

(34) Uniunea este o parte contractantă la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizaţiei Naţiunilor Unite (CEE-ONU) privind adoptarea specificaţiilor tehnice uniforme pentru vehiculele cu roţi, echipamentele şi componentele care pot fi montate şi/sau folosite la vehiculele cu roţi şi condiţiile pentru recunoaşterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificaţii („Acordul din 1958 revizuit”)[13]. Uniunea a acceptat un număr semnificativ de regulamente anexate la Acordul din 1958 revizuit şi, prin urmare, are obligaţia să accepte omologările acordate în temeiul regulamentelor respective, ca fiind conforme cu cerinţele echivalente din Uniune. În scopul simplificării cadrului de omologare de tip, precum şi pentru alinierea acestuia la cadrul internaţional al CEE a ONU, Uniunea a abrogat, prin Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului[14] , directivele sale de omologare de tip specifice şi le-a înlocuit cu aplicarea obligatorie a regulamentelor CEE-ONU relevante. Pentru a reduce sarcinile administrative aferente procesului de omologare de tip, ar trebui să se permită producătorilor de vehicule, sisteme, componente şi unităţi tehnice separate să solicite omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament, dacă este cazul, direct prin intermediul obţinerii unei omologări în temeiul regulamentelor CEE-ONU aplicabile menţionate în anexele la prezentul regulament.

(35) În consecinţă, regulamentele CEE-ONU şi amendamentele la acestea pentru care a votat Uniunea sau pe care le aplică Uniunea, în conformitate cu Decizia 97/836/CE[15], ar trebui încorporate în legislaţia UE privind omologarea de tip. Prin urmare, ar trebui delegată Comisiei competenţa de a modifica anexele la prezentul regulament şi de a adopta acte delegate pentru a se garanta că trimiterile la Regulamentele CEE-ONU şi la amendamentele respective la acestea din lista actelor de reglementare relevante sunt actualizate în mod regulat.

(36) Pentru a îmbunătăţi funcţionarea pieţei interne, în special în ceea ce priveşte libera circulaţie a mărfurilor, libertatea de stabilire şi libertatea de a presta servicii, este

---

13 Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunităţii Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizaţiei Naţiunilor Unite privind adoptarea specificaţiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roţi, echipamente şi componente care pot fi montate şi/sau folosite la vehicule cu roţi şi condiţiile pentru recunoaşterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificaţii („Acordul revizuit din 1958”) (JO L 346, 17.12.1997, p. 81).

14 Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerinţele de omologare de tip pentru siguranţa generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum şi a sistemelor, componentelor şi unităţilor tehnice separate care le sunt destinate (JO L 200, 31.7.2009, p. 1).

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

necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea și la întreținerea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informațiile tehnice, precum și o concurență echitabilă pe piața serviciilor care oferă aceste informații. Cerințele de furnizare a informațiilor pentru reparații și întreținere sunt stabilite în prezent în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului[16], în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[17], în Regulamentul (UE) nr. 692/2008 al Comisiei[18] și în Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei[19]. Cerințele respective ar trebui consolidate în prezentul regulament, iar Regulamentele (CE) nr. 715/2007, (CE) nr. 595/2009, (UE) nr. 692/2008 și (UE) nr. 582/2011 ar trebui modificate în consecință.

(37) Întrucât progresul tehnic, introducerea de noi metode sau tehnici de diagnosticare și de reparare pentru vehicule, cum ar fi accesul de la distanță la informațiile referitoare la vehicule și programele informatice ale acestora nu ar trebui să scadă obiectivele prezentului regulament cu privire la accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pentru operatorii independenți.

(38) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să-i fie conferite competențe de executare. Aceste competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[20].

(39) În vederea completării prezentului regulament cu prevederi tehnice mai detaliate, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește cerințele de omologare referitoare la performanța de mediu și de siguranță a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate ale acestor vehicule. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

---

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

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

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

19 Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 167, 25.6.2011, p. 1).

20 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).

(40) Statele membre ar trebui să stabilească regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcărilor dispozițiilor prezentului regulament și să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile respective ar trebui să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre informează Comisia cu privire la sancțiunile impuse Comisiei în fiecare an, pentru a monitoriza coerența punerii în aplicare a acestor dispoziții.

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

(42) În vederea punerii în aplicare corespunzătoare a verificării conformității de către Comisie, precum și pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru operatorii economici și autoritățile naționale, Comisia ar trebui să aibă competența de a impune amenzi administrative armonizate operatorilor economici despre care s-a constatat că au încălcat prezentul regulament, indiferent dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată au fost omologate de tip.

(43) Ori de câte ori măsurile prevăzute de prezentul regulament presupun prelucrarea de date cu caracter personal, acestea ar trebui să fie luate în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului[21] și Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului[22], precum și cu măsurile naționale de punere în aplicare.

(44) Pentru a permite statelor membre și autorităților naționale, precum și operatorilor economici să se pregătească pentru aplicarea noilor norme introduse de actul guvernamental, ar trebui stabilită o dată de aplicare în urma intrării în vigoare.

(45) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume de a stabili norme armonizate privind cerințele administrative și tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor din categoriile M, N și O și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și privind supravegherea pieței acestor vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate,

---

21 Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (JO L 281, 23.11.1995, p. 31).

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I
OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1
Obiect

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

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

Articolul 2
Domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică tuturor vehiculelor din categoriile M și N și remorcilor acestora din categoria O destinate circulației în rețeaua rutieră publică, inclusiv vehiculelor din aceste categorii proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cât și pieselor și echipamentelor proiectate și fabricate pentru a fi instalate pe aceste vehicule.

2. Prezentul regulament nu se aplică următoarelor vehicule:

   (a) vehiculelor agricole sau forestiere, astfel cum au fost definite în Regulamentul (CE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[23];

   (b) vehiculelor cu două sau trei roți și cvadriciclurilor, astfel cum au fost definite în Regulamentul (CE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[24];

   (c) vehiculelor care sunt utilizate pe șine.

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

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

---

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

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

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

(c) orice vehicul autopropulsat proiectat și fabricat în mod specific pentru efectuarea de lucrări și care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul pasagerilor sau al mărfurilor.

4. Pentru următoarele tipuri de vehicule, producătorul poate solicita omologarea individuală în temeiul prezentului regulament:

(a) vehicule destinate exclusiv curselor automobilistice;

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

Articolul 3
Definiții

În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

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

(2) „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile de supraveghere a pieței și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate, precum și piesele și echipamentele puse la dispoziție pe piață respectă cerințele aplicabile stabilite în legislația relevantă a Uniunii și că nu pun în pericol siguranța, sănătatea sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;

(3) „vehicul” înseamnă orice autovehicul sau remorca acestuia, astfel cum au fost definite la punctele (10) și (11);

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

(5) „componentă” înseamnă un dispozitiv proiectat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip independent de vehiculul respectiv și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau din oricare dintre actele de reglementare enumerate în anexa IV;

(6) „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv proiectat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat separat de vehicul, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau din oricare dintre actele de reglementare enumerate în anexa IV;

(7) „piese” înseamnă bunuri utilizate la asamblarea, repararea sau întreținerea unui vehicul, precum și piese de schimb;

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

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

(10) „autovehicul” înseamnă orice vehicul cu motor, proiectat și fabricat pentru a se deplasa prin propriile sale mijloace, având cel puțin patru roți, complet, completat sau incomplet, cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;

(11) „remorcă” înseamnă orice vehicul cu roți fără autopropulsie, proiectat și fabricat pentru a fi tractat de un autovehicul;

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

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

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

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

(16) „înmatriculare” înseamnă autorizarea administrativă permanentă sau temporară de punere în funcțiune în traficul rutier a unui vehicul, inclusiv identificarea vehiculului și emiterea unui număr de serie;

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

(18) „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;

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

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

(21) „vehicul incomplet” înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile prevăzute în prezentul regulament și în anexele din actele de reglementare enumerate în anexa IV;

(22) „omologare UE de tip” înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament și în actele de reglementare enumerate în anexa IV;

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

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

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

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

(27) „certificat de conformitate” înseamnă documentul prevăzut în anexa IX, emis de producător, care certifică faptul că un vehicul produs este conform cu tipul de vehicul omologat;

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

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

(30) „omologare de tip în etape succesive” înseamnă o procedură constând în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare UE de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care conduce, în ultima etapă, la omologarea de tip a întregului vehicul;

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

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

(33) „vehicul completat” înseamnă orice vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în etape succesive care îndeplinește cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament și în actele de reglementare enumerate în anexa IV;

(34) „vehicul complet” înseamnă orice vehicul care nu trebuie să fie neapărat completat pentru a îndeplini cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament și în actele de reglementare enumerate în anexa IV;

(35) „tip de vehicul” înseamnă o categorie specifică de vehicule care au în comun cel puțin criteriile esențiale precizate în partea B din anexa II și care pot include variante și versiuni ale acestora;

(36) „serviciu tehnic” înseamnă organizația sau organismul desemnat de autoritatea de omologare drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității pentru efectuarea evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții;

(37) „vehicul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unei omologări de tip în mai multe etape;

(38) „omologare de tip a unui sistem” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de sistem este în conformitate cu dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;

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

(40) „omologare de tip a unei componente” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de componentă independentă de un vehicul este în conformitate cu dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;

(41) „metodă de încercare virtuală” înseamnă simulări pe calculator, inclusiv calcule, pentru a demonstra că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinesc condițiile tehnice cuprinse într-un act de reglementare din lista din anexa IV fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate.

(42) „omologare individuală a vehiculului” înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, este în conformitate cu dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante pentru omologarea UE individuală a vehiculului și pentru omologarea națională individuală a vehiculului;

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

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

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

(46) „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului” înseamnă toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service, inspectarea, controlul periodic, repararea, reprogramarea sau reinițializarea unui vehicul, precum și pentru instalarea de piese și echipamente pe vehicul și pe care producătorii le furnizează comercianților autorizați și atelierelor de reparații autorizate, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații;

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

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

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

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

(51) „vehicul produs în serie mică” înseamnă un tip de vehicul al cărui număr de unități care sunt puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune nu depășesc limitele cantitative anuale stabilite în anexa XII;

(52) „vehicul cu destinație specială” (SPV) înseamnă un vehicul din categoriile M, N sau O având caracteristici tehnice specifice pentru a îndeplini o funcție care necesită adaptări sau echipamente speciale;

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

(54) „organism de acreditare” înseamnă unicul organism dintr-un stat membru care realizează acreditarea dispunând de autoritatea conferită de statul respectiv în conformitate cu articolul 2 alineatul (11) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;

(55) „evaluare la fața locului” înseamnă o verificare de către autoritatea de omologare de tip la sediul serviciului tehnic sau al unuia dintre subcontractanții sau filialele acestuia;

(56) „evaluare la fața locului în scop de supraveghere” înseamnă o evaluare periodică de rutină la fața locului care nu este nici evaluarea la fața locului realizată pentru desemnarea inițială, nici evaluarea la fața locului realizată pentru reînnoirea desemnării;

Articolul 4
Categorii de vehicule

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

(a) Categoria M include autovehicule proiectate și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor acestora, și anume:

(i) Categoria M_1: autovehicule cu cel mult opt poziții de ședere în afară de poziția de ședere a conducătorului și fără spațiu pentru pasageri în picioare. Numărul pozițiilor de ședere poate fi limitat la poziția de ședere a conducătorului auto;

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

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

(b) Din categoria N fac parte autovehiculele concepute și construite în principal pentru transportul mărfurilor, și anume:

(i) Categoria N_1: autovehicule cu masa maximă de cel mult 3,5 tone;

(ii) Categoria N_2: autovehicule cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, dar de cel mult 12 tone;

(iii) Categoria N_3: autovehicule cu masa maximă de peste 12 tone.

(c) Din categoria O fac parte remorcile concepute și construite pentru transportul mărfurilor sau al persoanelor, precum și pentru cazarea persoanelor, și anume:

(i) Categoria O_1: remorci cu masa maximă de cel mult 0,75 tone;

(ii) Categoria O_2: remorci cu masa maximă mai mare de 0,75 tone, dar de cel mult 3,5 tone.

(iii) Categoria O_3: remorci cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, dar de cel mult 10 tone.

(iv) Categoria O_4: remorci cu masa maximă mai mare de 10 tone.

2. Criteriile pentru clasificarea autovehiculelor, tipurilor de autovehicule, variantelor și versiunilor sunt precizate în anexa II.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 pentru a modifica anexa II în ceea ce privește clasificarea subcategoriilor de vehicule, tipurilor de vehicule și tipurilor de caroserie în vederea adaptării acesteia la progresul tehnic.

CAPITOLUL II
OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 5
Cerințe de fond generale

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

2. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 cu scopul de a modifica anexa IV pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice și în materie de reglementare prin introducerea și actualizarea trimiterilor la actele de reglementare care cuprind cerințele pe care vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate trebuie să le respecte.

Articolul 6
Obligațiile statelor membre

1. Statele membre instituie sau desemnează autoritățile de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților în cauză.

   Această notificare include numele, adresa, inclusiv adresa electronică, și competențele acestora. Comisia publică pe site-ul său web o listă a autorităților de omologare și a autorităților de supraveghere a pieței, inclusiv detaliile acestora.

2. Statele membre permit introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care îndeplinesc cerințele stabilite în prezentul regulament.

3. Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care îndeplinesc cerințele stabilite în prezentul regulament, cu excepția cazurilor prevăzute la articolul 52.

   Prin derogare de la această normă, statele membre nu sunt obligate să permită introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor cărora li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament, dar depășesc dimensiunile armonizate prevăzute în anexa I la Directiva 96/53/CE a Consiliului[25].

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

5. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că autoritățile de supraveghere a pieței pot, dacă este necesar și justificat, să intre în incintele operatorilor economici și să confișteșantioanele necesare de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate pentru efectuarea încercărilor de conformitate.

6. Statele membre examinează și evaluează periodic derularea activităților lor de omologare de tip. Astfel de examinări și evaluări se efectuează cel puțin o dată la patru ani, iar rezultatele acestora sunt comunicate celorlalte state membre și

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

Comisiei. Statul membru în cauză prezintă un rezumat al rezultatelor accesibile publicului, în special numărul de omologări de tip acordate și identitatea producătorilor corespunzători.

7. Statele membre examinează și evaluează periodic derularea activităților lor de supraveghere. Astfel de examinări și evaluări se efectuează cel puțin o dată la patru ani, iar rezultatele acestora sunt comunicate celorlalte state membre și Comisiei. Statul membru în cauză pune la dispoziția publicului un rezumat al rezultatelor.

Articolul 7
Obligații ale autorităților de omologare

1. Autoritățile de omologare omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care îndeplinesc cerințele din prezentul regulament.

2. Autoritățile de omologare își îndeplinesc sarcinile în mod independent și imparțial. Acestea păstrează confidențialitatea, atunci când este necesar, pentru a proteja secretele comerciale, sub rezerva obligației de informare prevăzute la articolul 9 alineatul (3) în vederea protejării intereselor utilizatorilor din Uniune.

3. În cazul în care un stat membru are mai mult de o autoritate de omologare responsabilă pentru omologarea vehiculelor, inclusiv pentru omologarea individuală a vehiculului, acesta desemnează o singură autoritate de omologare de tip responsabilă cu schimbul de informații cu autoritățile competente în materie de omologare ale celorlalte state membre și de obligațiile prevăzute în capitolul XV din prezentul regulament.

   Autoritățile de omologare din interiorul unui stat membru cooperează reciproc prin schimbul de informații relevante pentru rolul și atribuțiile lor.

4. În cazul în care o autoritate de omologare este informată în conformitate cu articolele 8 alineatul (5), 9 alineatul (5), 52 alineatul (4) sau 54, aceasta ia toate măsurile necesare pentru a revizui omologarea acordată și, acolo unde este cazul, pentru a corecta sau retrage omologarea în funcție de motive și gravitatea demonstrată a abaterilor .

5. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili criteriile comune de numire, examinare și evaluarea a autorităților de omologare la nivel național. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

Articolul 8
Obligații generale ale autorităților de supraveghere a pieței

1. Autoritățile de supraveghere a pieței efectuează controale regulate pentru a verifica conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament, precum și cu corectitudinea omologărilor de tip. Aceste controale sunt efectuate la o scară adecvată, prin intermediul unor controale ale documentelor și încercări de laborator și în condiții reale de trafic pe baza unor eșantioane relevante din punct de vedere statistic. În cadrul acestor acțiuni, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama atât de principiile consacrate în materie de evaluare a riscului, cât și de reclamații și de alte informații.

2. Autoritățile de supraveghere a pieței le solicită operatorilor economici să le pună la dispoziție documentele și informațiile considerate necesare în vederea desfășurării activităților lor.

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

4. Autoritățile de supraveghere a pieței iau măsurile necesare pentru a atenționa utilizatorii de pe teritoriile lor, într-un interval de timp corespunzător, cu privire la riscurile pe care le-au identificat în legătură cu orice vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată, pentru a preveni sau reduce riscul de vătămare sau de producere a vreunei alte daune.

   Autoritățile de supraveghere a pieței cooperează cu operatorii economici la acțiunile care pot preveni sau reduce riscurile provocate de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate care au fost puse la dispoziție de către acești operatori.

5. În cazul în care autoritățile de supraveghere a pieței ale unui stat membru decid să retragă de pe piață un vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată, în conformitate cu articolul 49 alineatul (5), acestea informează operatorul economic în cauză și, după caz, autoritatea de omologare corespunzătoare.

6. Autoritățile de supraveghere a pieței își îndeplinesc sarcinile în mod independent și imparțial. Acestea păstrează confidențialitatea, atunci când este necesar, pentru a proteja secretele comerciale, sub rezerva obligației de informare prevăzute la articolul 9 alineatul (3) în cea mai mare măsură posibilă în vederea protejării intereselor utilizatorilor din Uniunea Europeană.

7. Statele membre examinează și evaluează periodic derularea activităților lor de supraveghere. Astfel de examinări și evaluări se efectuează cel puțin o dată la patru ani, iar rezultatele acestora sunt comunicate celorlalte state membre și Comisiei. Statul membru în cauză pune la dispoziția publicului un rezumat al rezultatelor.

8. Autoritățile de supraveghere a pieței din diferitele state membre își coordonează activitățile de supraveghere a pieței, cooperează între ele și împărtășesc rezultatele acestora celorlalte state membre și Comisiei. După caz, autoritățile de supraveghere a pieței trebuie să convină asupra repartizării sarcinilor și asupra specializărilor.

9. Dacă într-un stat membru există mai multe autorități responsabile cu supravegherea pieței sau cu controalele la frontierele externe, autoritățile în cauză cooperează între ele, punându-și reciproc la dispoziție informațiile ce țin de rolul și atribuțiile lor.

10. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili criteriile pentru stabilirea amploarea, domeniul de aplicare și frecvența cu care trebuie efectuate verificările respectării conformității în cazul eșantioanelor prelevate la care se face referire la punctul 1. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

Articolul 9
Verificarea conformității de către Comisie și
coordonarea punerii în aplicare cu statele membre

1. Comisia organizează și efectuează sau cere să fie efectuate la o scară adecvată încercări și controale ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate deja puse la dispoziție pe piață, pentru a verifica dacă vehiculele, sistemele,

componentele sau unitățile tehnice separate sunt conforme cu omologările de tip și cu legislația aplicabilă, precum și pentru a se asigura de corectitudinea omologării de tip.

Aceste încercări și controale se pot efectua pe vehicule noi furnizate de către producători sau de operatorul economic, astfel cum se prevede la punctul 2 de mai jos.

Aceste încercări și controale se pot efectua și pe vehiculele înmatriculate în acord cu titularul înmatriculării vehiculului.

2. Producătorii care dețin omologări de tip sau operatorii economici pun la dispoziția Comisiei, la cerere, un număr semnificativ din punct de vedere statistic de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate selecționate de Comisie, care sunt reprezentative pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate disponibile pentru introducerea pe piață în conformitate cu omologarea de tip a vehiculului. Vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate trebuie furnizate pentru încercare la locul și momentul și pentru perioada în este solicitat de Comisie.

3. În scopul de a permite Comisiei să efectueze încercările prevăzute la punctele 1 și 2, statele membre trebuie să pună la dispoziția Comisiei toate datele referitoare la omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul încercărilor de verificare a conformității. Datele respective includ cel puțin informațiile incluse în certificatul de omologare de tip și anexele sale menționate la articolul 26 alineatul (1).

   Pentru vehiculele omologate în conformitate cu procedura de omologare de tip în mai multe etape sau în etape, statele membre furnizează Comisiei, de asemenea, certificatul de omologare de tip și anexele sale menționate la articolul 26 alineatul (1) pentru omologările de tip de bază ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate.

4. Producătorii de vehicule trebuie să facă publice datele care sunt necesare pentru efectuarea încercărilor de verificare a conformității de către terți. Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a defini datele care urmează a fi făcute publice și condițiile pentru o astfel de publicare, sub rezerva protecției secretelor comerciale și protecției datelor cu caracter personal în conformitate cu legislația Uniunii și cu legislația națională. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

5. În cazul în care Comisia constată că vehiculele încercate sau verificate nu sunt conforme cu cerințele de omologare de tip prevăzute de prezentul regulament sau de oricare dintre actele de reglementare enumerate la anexa IV sau dacă omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte, aceasta trebuie, în conformitate cu articolul 54 alineatul (8), să solicite fără întârziere operatorului economic în cauză să adopte toate măsurile corective adecvate pentru a aduce vehiculele în conformitate cu cerințele respective sau să ia măsuri restrictive, fie solicitând operatorului să retragă vehiculele respective de pe piață, fie să le retragă într-o perioadă de timp rezonabilă, în funcție de gravitatea neconformității constatate.

   În cazul în care respectivele încercări și inspecții pun sub semnul întrebării corectitudinea omologării de tip în cauză, Comisia informează autoritatea de omologare sau autoritățile în cauză, precum și Forumul pentru schimbul de informații privind aplicarea legii.

   Comisia publică un raport cu privire la constatările sale în urma oricărei încercări de verificare a conformității pe care a efectuat-o.

Articolul 10

Forumul pentru schimbul de informații privind punerea în aplicare

1. Comisia instituie și prezidează un forum pentru schimbul de informații privind aplicarea legii (denumit în continuare „forumul”).

   Acest forum este alcătuit din membri numiți de statele membre.

2. Forumul coordonează o rețea de autorități naționale responsabile cu omologarea și supravegherea pieței.

   Sarcinile sale consultative trebuie să cuprindă, printre altele, promovarea bunelor practici, schimbul de informații privind problemele legate de aplicare a legii, cooperarea, dezvoltarea de metode și instrumente de lucru, elaborarea unei proceduri de schimb electronic de informații, evaluarea proiectelor de aplicare armonizată, a sancțiunilor și a inspecțiilor mixte.

3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 pentru a stabili compoziția, procesul de numire, sarcinile detaliate, metodele de lucru și regulile de procedură ale forumului.

Articolul 11

Obligații generale ale producătorilor

1. Producătorul se asigură că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care le-a produs și care au fost introduse pe piață sau puse în funcțiune au fost fabricate și omologate în conformitate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament.

2. În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le-a adăugat în cadrul etapei de completare a vehiculului. Orice producător care modifică componentele, sistemele sau unitățile tehnice separate deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției componentelor, sistemelor sau unităților tehnice separate modificate. Producătorul din etapa precedentă furnizează informații producătorului din etapa ulterioară cu privire la orice modificare care poate afecta omologarea de tip a unei componente, omologarea de tip a sistemului, omologarea de tip a unei unități tehnice separate sau omologarea de tip a întregului vehicul. Aceste informații sunt furnizate de îndată ce a fost acordată noua extindere a omologării de tip a întregului vehicul și cel târziu la data începerii producției vehiculului incomplet.

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

4. În scopul omologării UE de tip, un producător stabilit în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune pentru a reprezenta producătorul în fața autorității de omologare. În scopul supravegherii pieței, producătorul respectiv desemnează, de asemenea, un reprezentant unic stabilit în Uniune, care poate fi același reprezentant desemnat în vederea omologării UE de tip.

5. Producătorul răspunde în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procedurii de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă

este sau nu implicat direct în toate etapele fabricării unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate.

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

7. Pe vehiculele, componentele sau unitățile sale tehnice separate puse la dispoziție pe piață sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată, producătorul își indică, în plus față de plăcuța producătorului fixată pe vehiculul său și de mărcile de omologare de tip aplicate pe componentele sale în conformitate cu articolul 36, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată și adresa din Uniune la care poate fi contactat.

Articolul 12

Obligațiile producătorilor în ceea ce privește vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate sau piesele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav

1. Un producător care consideră că vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul care a fost introdus pe piață sau pus în funcțiune nu este în conformitate cu prezentul regulament sau că omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte ia fără întârziere măsurile corespunzătoare necesare pentru a aduce respectivul vehicul, sistem, respectiva componentă, unitate tehnică separată, piesă sau respectivul echipament în conformitate, pentru a-l retrage de pe piață sau a-l rechema, după caz.

   Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea, în mod amănunțit, cu privire la neconformitate și la orice măsuri întreprinse.

2. Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, producătorul informează imediat, în mod detaliat, în legătură cu neconformitatea și cu orice măsuri luate, autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul a fost pus la dispoziție pe piață sau a fost pus în funcțiune în acest scop.

3. Producătorul păstrează, pentru o perioadă de zece ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (4).

   Producătorul vehiculului păstrează în aceleași condiții o copie a certificatului de conformitate menționat la articolul 34.

4. La cererea motivată a unei autorități naționale, producătorul îi furnizează acesteia, prin intermediul autorității de omologare, o copie a certificatului UE de omologare de tip sau autorizația menționată la articolul 55 alineatul (1) care demonstrează conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate, într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea națională.

   La cererea motivată a unei autorități naționale, producătorul cooperează cu aceasta în legătură cu orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul,

componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care l-a pus la dispoziție pe piață.

Articolul 13

Obligațiile reprezentanților producătorului cu privire la supravegherea pieței

1. Reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Mandatul respectiv permite unui reprezentant să întreprindă cel puțin următoarele acțiuni:

   (a) să aibă acces la dosarul de omologare menționat la articolul 22 și la certificatul de conformitate menționat la articolul 34 într-una din limbile oficiale ale Uniunii. Această documentație trebuie să se afle la dispoziția autorităților de omologare pentru o perioadă de zece ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate;

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

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

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

   (e) să încheie mandatul în cazul în care producătorul acționează contrar obligațiilor care îi revin în temeiul prezentului regulament.

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

3. Detaliile unei astfel de schimbări abordează cel puțin următoarele aspecte:

   (a) data încheierii mandatului reprezentantului autorizat substituit și data începerii mandatului noului reprezentant al producătorului;

   (b) data până la care reprezentantul producătorului substituit poate fi menționat în informațiile furnizate de către producător, inclusiv în orice materiale promoționale;

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

   (d) obligația reprezentantului producătorului care își încheie mandatul, după încheierea mandatului, să transmită producătorului sau noului reprezentant al producătorului orice reclamații sau rapoarte cu privire la riscuri și incidente suspectate a fi cauzate de un vehicul, sistem, componentă, unitate

tehnică separată, piesă sau echipament pentru care fusese desemnat ca reprezentant al producătorului.

Articolul 14
Obligațiile importatorilor

1. Importatorul introduce pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care au primit fie omologarea UE de tip, fie omologarea națională de tip sau piese ori echipamente care sunt în conformitate cu dispozițiile din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

2. Înainte de introducerea pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate omologate de tip, importatorul verifică dacă autoritatea de omologare a anexat un dosar de omologare, astfel cum este prevăzut la articolul 24 alineatul (4), și dacă sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară și respectă dispozițiile de la articolul 11 alineatul (7).

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

3. În cazul în care importatorul consideră că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament nu respectă cerințele din prezentul regulament și, în special, nu corespunde tipului omologat, acesta nu introduce pe piață, nu permite punerea în funcțiune sau înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate atât timp cât conformitatea sa nu a fost restabilită. Dacă importatorul consideră că vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, acesta informează producătorul și autoritățile de supraveghere a pieței în această privință. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, acesta informează în acest sens, de asemenea, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.

4. Importatorul își precizează pe vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată, precum și adresa la care poate fi contactat.

5. Importatorul se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțită de instrucțiunile și informațiile prevăzute la articolul 63, în limba sau limbile oficiale ale statului membru în cauză.

6. Pentru a proteja sănătatea și siguranța consumatorilor, importatorul verifică și păstrează un registru de reclamații și retrageri de vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pe care acesta le-a introdus pe piață și își informează în mod regulat distribuitorii cu privire la astfel de activități de monitorizare.

Articolul 15

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

1. Un importator care consideră că un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată pe care a introdus-o pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprinde neîntârziat măsurile adecvate necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o retrage de pe piață sau rechema, după caz.

2. Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, producătorul informează imediat, în mod detaliat, în legătură cu riscul grav, producătorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul a fost pus la dispoziție pe piață.

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

3. Importatorul păstrează la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței o copie a certificatului de conformitate, pentru o perioadă de zece ani de la introducerea pe piață a vehiculului și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, și se asigură că dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (4) poate fi pus la dispoziția acestor autorități, la cerere.

4. La cererea motivată a unei autorități naționale, importatorul îi furnizează autorității respective toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate, într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză. La cererea unei autorități naționale, importatorul cooperează cu autoritatea respectivă cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care l-a pus la dispoziție pe piață.

Articolul 16

Obligațiile distribuitorilor

Înainte de punerea la dispoziție pe piață, de înmatricularea sau de punerea în funcțiune a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, un distribuitor verifică dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă plăcuța producătorului sau marca de omologare de tip necesară, dacă este însoțită de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța, prevăzute la articolul 63, în limba sau limbile oficiale ale statului membru relevant și dacă producătorul și importatorul au respectat dispozițiile prevăzute la articolul 11 alineatul (7), respectiv la articolul 14 alineatul (4).

Articolul 17

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

1. În cazul în care un distribuitor consideră că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu este în conformitate cu dispozițiile din prezentul regulament, acesta nu pune la dispoziție pe piață, nu înmatriculează și nici nu pune în funcțiune vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită.

2. Distribuitorul care consideră că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care a pus-o la dispoziție pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament informează producătorul sau importatorul pentru a se asigura că sunt întreprinse măsurile corespunzătoare necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate respective sau pentru a o rechema, dacă este cazul, în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) sau cu articolul 15 alineatul (1).

3. Atunci când un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, distribuitorul furnizează imediat informații detaliate cu privire la riscul grav în cauză producătorului, importatorului și autorităților de omologare și de supraveghere a pieței ale statelor membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul în cauză a fost pus la dispoziție pe piață. Distribuitorul îi informează de asemenea în legătură cu orice măsură adoptată, furnizând detalii în special cu privire la riscul grav și la orice măsură corectivă adoptată de către producător.

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

Articolul 18

Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor

În sensul prezentului regulament, un importator sau un distribuitor este considerat producător și face obiectul obligațiilor care revin producătorului în temeiul articolelor 8, 11 și 12 atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață, înmatriculează sau este responsabil pentru punerea în funcțiune a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate în numele său sau al mărcii sale comerciale sau atunci când modifică un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată în așa fel încât conformitatea acesteia cu cerințele aplicabile riscă să fie afectată.

Articolul 19

Identificarea operatorilor economici

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

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

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

CAPITOLUL III
PROCEDURI PENTRU OMOLOGAREA UE DE TIP

Articolul 20
Proceduri pentru omologarea UE de tip

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

   (a) omologarea de tip în etape succesive;

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

   (c) omologarea de tip mixtă.

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

2. Pentru omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei componente și omologarea de tip a unei unități tehnice separate este aplicabilă numai omologarea de tip într-o singură etapă.

3. Omologarea de tip în mai multe etape este acordată unui tip de vehicul incomplet sau completat care, având în vedere stadiul de finalizare a vehiculului, este în conformitate cu datele din dosarul informativ prevăzut la articolul 22 și îndeplinește cerințele tehnice stabilite în actele de reglementare relevante enumerate în anexa IV.

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

4. Omologarea UE de tip pentru ultima etapă a finalizării se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat că tipul de vehicul omologat în etapa finală satisface, la momentul respectiv, toate cerințele tehnice aplicabile. Verificarea include un control al documentelor referitoare la toate cerințele prevăzute de omologarea UE de tip a unui tip de vehicul incomplet acordată pe parcursul procedurii în etape succesive, chiar dacă aceasta este acordată pentru o categorie diferită de vehicul.

5. Alegerea omologării de tip menționate la alineatul (1) nu aduce atingere cerințelor de fond aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le îndeplinească la momentul emiterii omologării de tip pentru întregul vehicul.

6. Omologarea de tip în mai multe etape poate fi utilizată de asemenea de către un singur producător, cu condiția ca aceasta să nu fie utilizată pentru a eluda cerințele aplicabile vehiculelor produse într-o singură etapă. Vehiculele produse de un singur producător nu sunt considerate a fi produse în mai multe etape în sensul articolelor 39, 40 și 47 din prezentul regulament.

Articolul 21
Cererea de omologare UE de tip

1. Producătorul înaintează autorității de omologare de tip o cerere pentru omologarea UE de tip, precum și dosarul informativ menționat la articolul 22.

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

3. Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care urmează a fi omologată se depune o cerere separată.

Articolul 22
Dosarul informativ

1. Dosarul informativ menționat la articolul 21 alineatul (1) trebuie să conțină următoarele elemente:

   (a) o fișă de informații, astfel cum este prevăzută în anexa I în cazul omologării de tip într-o singură etapă sau mixte, respectiv în anexa III în cazul omologării de tip succesive;

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

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

   (d) orice informații suplimentare solicitate de autoritatea de omologare în contextul procedurii privind cererea respectivă.

2. Dosarul informativ poate fi furnizat într-un format electronic care trebuie furnizat de Comisie, dar poate fi, de asemenea, oferit pe suport de hârtie.

3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 în scopul de a modifica anexele I și III pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea modelului de fișă de informații, inclusiv un format electronic armonizat după cum se specifică la alineatul (2).

Articolul 23
Informații suplimentare care trebuie furnizate într-o cerere de omologare pentru anumite omologări UE de tip

1. O cerere de omologare de tip în etape succesive conține, pe lângă dosarul informativ menționat la articolul 22, setul complet de certificate de omologare UE de tip necesare în temeiul actelor aplicabile enumerate în anexa IV, inclusiv rapoartele de încercare necesare în temeiul actelor aplicabile enumerate în anexa IV.

   În cazul unei cereri de omologare de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în temeiul actelor aplicabile enumerate în anexa II, autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ până în momentul în care omologarea de tip a întregului vehicul este fie acordată, fie refuzată.

2. O cerere de omologare de tip mixtă conține, pe lângă dosarul informativ menționat la articolul 22, certificatele de omologare UE de tip; inclusiv rapoartele de încercare necesare în temeiul actelor aplicabile enumerate în anexa IV.

   În cazul sistemelor pentru care nu a fost prezentat un certificat de omologare UE de tip, cererea conține, pe lângă dosarul informativ menționat la articolul 22,

informațiile specificate în anexa I, necesare pentru omologarea sistemelor respective în faza de omologare a vehiculului, și un raport de încercare în locul certificatului de omologare UE de tip.

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

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

   (b) în cea de a doua etapă și în etapele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ și ale certificatelor de omologare UE de tip care sunt relevante pentru stadiul de finalizare curent, cât și o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului eliberat în stadiul de fabricație anterior, precum și detalii complete privind orice modificări sau completări aduse vehiculului de producător.

   Informațiile specificate la literele (a) și (b) pot fi furnizate în conformitate cu articolul 22 alineatul (2).

4. Autoritatea de omologare și serviciile tehnice au acces la programele informatice și algoritmii vehiculului.

   Printr-o cerere motivată, autoritatea de omologare poate solicita, de asemenea, producătorului să furnizeze orice informații suplimentare necesare pentru a lua o decizie privind încercările necesare sau pentru a facilita efectuarea încercărilor respective.

CAPITOLUL IV
DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR PENTRU OMOLOGAREA UE DE TIP

Articolul 24

Dispoziții generale privind desfășurarea procedurilor pentru omologarea UE de tip

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

2. O autoritate de omologare care a primit o cerere în conformitate cu articolul 21 acordă o omologare UE de tip numai după ce verifică următoarele elemente:

   (a) măsurile privind conformitatea producției menționate la articolul 29;

   (b) faptul că nicio omologare de tip nu a fost acordată încă pentru tipul de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în cauză;

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

   (d) în cazul unei omologări de tip a întregului vehicul în conformitate cu procedurile succesivă, mixtă și în mai multe etape, autoritatea de omologare verifică, în temeiul articolului 20 alineatul (4), dacă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate fac obiectul unor omologări de tip separate în conformitate cu cerințele aplicabile în momentul acordării omologării de tip pentru întregul vehicul.

3. Se aplică procedurile referitoare la omologarea UE de tip, astfel cum sunt stabilite în anexa V, și cele referitoare la omologarea de tip în mai multe etape, astfel cum sunt stabilite în anexa XVII.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 în vederea modificării anexei V pentru a lua în considerare evoluțiile tehnologice și în materie de reglementare prin actualizarea procedurilor cu privire la omologarea UE de tip și prin actualizarea anexei XVII cu privire la omologarea de tip în mai multe etape.

4. Autoritatea de omologare pregătește dosarul de omologare constând în dosarul informativ menționat la articolul 22, însoțit de rapoarte de încercare și de orice alte documente care au fost adăugate la dosarul informativ de către serviciul tehnic sau de către autoritatea de omologare în îndeplinirea atribuțiilor lor.

Dosarul de omologare include un opis care precizează clar toate paginile și formatul fiecărui document și care înregistrează în ordine cronologică gestionarea omologării UE de tip.

Autoritatea de omologare păstrează spre consultare dosarul de omologare timp de zece ani de la încetarea valabilității omologării UE de tip în cauză.

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

6. În conformitate cu articolul 20 alineatele (4) și (5), în cazul procedurilor de omologare de tip pas cu pas, mixte și în mai multe etape, autoritatea de omologare poate refuza acordarea omologării UE de tip în cazul în care constată că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu respectă cerințele stabilite în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa IV.

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

Articolul 25

Notificarea omologărilor UE de tip emise, modificate, refuzate sau retrase

1. În termen de o lună de la emiterea certificatului de omologare UE de tip, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului, însoțită de anexe, inclusiv rapoartele de încercare menționate la articolul 23, pentru fiecare tip de vehicul căruia i-a acordat omologarea. Copia respectivă este trimisă printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice sau sub forma unui fișier electronic securizat.

2. La intervale de trei luni, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei o listă a omologărilor UE de tip pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate pe care le-a emis, modificat, refuzat

sau retras în perioada precedentă. Lista în cauză conține informațiile menționate în anexa XIV.

3. La cererea autorității de omologare a unui alt stat membru sau a Comisiei, autoritatea de omologare care a emis o omologare UE de tip trimite autorității de omologare respective, în termen de o lună de la primirea cererii în cauză, o copie a certificatului de omologare UE de tip, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice sau sub forma unui fișier electronic securizat.

4. Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia asupra refuzului sau retragerii oricărei omologări UE de tip, precizând motivele deciziei sale.

5. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 cu scopul de a modifica anexa IV prin actualizarea modelului de notificare a omologărilor UE de tip emise, modificate, refuzate sau retrase pentru sisteme, componente și unități tehnice separate.

Articolul 26
Certificat de omologare UE de tip

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

   (a) dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (4);

   (b) rapoartele de omologare prevăzute în actele de reglementare menționate la articolul 28 alineatul (1) în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate ori fișa rezultatelor încercărilor în cazul omologării de tip a întregului vehicul;

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

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

2. Certificatul de omologare UE de tip este emis în conformitate cu modelul stabilit în anexa VI și numerotat în conformitate cu sistemul armonizat prevăzut în anexa VII . Rezultatele încercării sunt furnizate utilizând modelul prevăzut în anexa VIII. Aceste documente sunt disponibile în format electronic.

   Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 în scopul de a modifica anexele VI, VII și VIII pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea modelelor pentru certificatul de omologare de tip, pentru sistemul de numerotare al acestuia și, respectiv, pentru fișa rezultatelor încercărilor și inclusiv prin oferirea formatelor electronice relevante.

3. Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:

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

   (b) redactează opisul dosarului de omologare;

   (c) emite pentru producător, fără întârziere, certificatul de omologare UE de tip completat, însoțit de anexele sale.

4. În cazul unei omologări UE de tip a cărei perioadă de valabilitate a fost limitată în conformitate cu articolele 37 și 41 din partea III a anexei IV sau cu privire la care anumite dispoziții din prezentul regulament sau din actele de reglementare menționate în anexa IV nu se aplică, certificatul de omologare UE de tip precizează restricțiile respective sau neaplicarea dispozițiilor relevante.

5. În cazul în care producătorul vehiculului optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu menționarea rapoartelor de încercare prevăzute de actele de reglementare specificate la articolul 28 alineatul (1) în cazul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pentru care nu a fost emis niciun certificat de omologare UE de tip.

6. În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare de tip într-o singură etapă, autoritatea de omologare anexează la certificatul de omologare UE de tip o listă a actelor de reglementare relevante în conformitate cu modelul prezentat în apendicele la anexa VI.

Articolul 27

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

1. O omologare UE de tip se acordă pentru un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care este în conformitate cu datele din dosarul informativ prevăzut la articolul 22 și care îndeplinește cerințele tehnice specificate în actele relevante prezentate în anexa IV.

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

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

   În cazurile respective, certificatul de omologare UE de tip specifică orice restricție de utilizare a componentei sau unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de instalare a acestora pe un vehicul.

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

Articolul 28

Încercările necesare pentru omologarea UE de tip

1. Conformitatea cu cerințele tehnice ale prezentului regulament și ale actelor de reglementare enumerate în anexa IV este demonstrată prin intermediul unor încercări

adecvate în conformitate cu actele de reglementare relevante enumerate în anexa IV, efectuate de serviciile tehnice desemnate.

2. Producătorul furnizează autorității de omologare numărul de vehicule, componente sau unități tehnice separate necesare în temeiul actelor relevante enumerate în anexa IV pentru a permite efectuarea încercărilor prevăzute.

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

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

5. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 în vederea modificării anexei XVI pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea listei actelor de reglementare în cazul cărora un producător sau un serviciu tehnic poate utiliza metode de încercare virtuală, precum și a condițiilor specifice în care metodele de încercare virtuală trebuie să fie utilizate.

Articolul 29
Măsuri privind conformitatea producției

1. O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip adoptă măsurile necesare în temeiul anexei X pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă producătorul fabrică vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat.

2. O autoritate de omologare care a acordat o omologare de tip a întregului vehicul verifică conformitatea cu articolele 34 și 35 a unui număr de vehicule și eșantioane de certificate relevant din punct de vedere statistic și controlează dacă datele din certificatele de conformitate sunt corecte.

3. Autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia toate măsurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatele (1) și (2) continuă să fie adecvate astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație să fie în continuare conforme cu tipul omologat, iar certificatele de conformitate să respecte în continuare dispozițiile articolelor 34 și 35.

4. Pentru a verifica dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este conformă cu tipul omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip trebuie să efectueze toate verificările și încercările care sunt necesare pentru omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia.

5. O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip și stabilește că producătorul nu mai produce vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate în conformitate cu tipul omologat sau stabilește că certificatele de conformitate nu mai sunt conforme cu articolele 34 și 35, chiar dacă producția a continuat, ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura pentru conformitatea producției este urmată corect sau retrage omologarea de tip.

6. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 în scopul de a modifica anexa X pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice și în materie de reglementare prin actualizarea procedurilor privind conformitatea producției.

Articolul 30

Structura comisioanelor percepute pentru omologările de tip și costurile pentru activitățile de supraveghere a pieței

1. Statele membre trebuie să stabilească o structură de taxe pentru a acoperi costurile pentru omologările de tip ale acestora și ale activităților de supraveghere a pieței, precum și costurile de încercare pentru omologarea de tip și încercările și inspecțiile pentru conformitatea producției efectuate de serviciile tehnice desemnate.

2. Aceste taxe naționale sunt percepute de la producătorii care au depus o cerere pentru omologarea de tip în statul membru în cauză. Nu se percep taxe direct de către serviciile tehnice.

3. Structura taxelor naționale trebuie să acopere, de asemenea, costurile aferente inspecțiilor și încercărilor de verificare a conformității efectuate de Comisie în conformitate cu articolul 9. Aceste contribuții constituie venituri alocate externe pentru bugetul general al Uniunii Europene, în conformitate cu articolul 21 alineatul (4) din Regulamentul financiar[26].

4. Statele membre notifică detaliile privind structura taxelor lor naționale celorlalte state membre și Comisiei. Prima notificare se efectuează la [*data intrării în vigoare a prezentului regulament + 1 an*]. Actualizările ulterioare ale structurilor taxelor naționale sunt notificate anual celorlalte state membre și Comisiei.

5. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea definirii suplimentului menționat la punctul 3 care să fie aplicat taxelor naționale menționate la punctul 1. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

CAPITOLUL V
MODIFICĂRILE ȘI VALABILITATEA OMOLOGĂRILOR UE DE TIP

Articolul 31

Dispoziții generale privind modificările și valabilitatea omologărilor UE de tip

1. Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip cu privire la orice modificare a datelor din dosarul de omologare.

   Autoritatea de omologare decide dacă această schimbare trebuie să facă obiectul unei modificări, sub forma unei revizuiri sau a unei extinderi a omologării UE de tip, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 32, sau dacă această schimbare necesită o nouă omologare de tip.

[26] Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2015 privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii și de abrogare a Regulamentului (CE, Euratom) nr. 1605/2002 al Consiliului (JO L 298, 26.10.2012, p. 1-96).

2. O cerere pentru modificarea respectivă trebuie să fie înaintată exclusiv autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip inițială.

3. În cazul în care autoritatea de omologare constată că modificarea respectivă implică repetarea inspecțiilor sau a încercărilor, aceasta informează producătorul în consecință.

4. În cazul în care autoritatea de omologare constată, pe baza inspecțiilor sau a încercărilor prevăzute la alineatul (3), că cerințele pentru omologarea UE de tip continuă să fie îndeplinite, se aplică procedurile menționate la articolul 32.

5. În cazul în care autoritatea de omologare consideră că modificările în ceea ce privește datele din dosarul de omologare sunt substanțiale, în măsura în care acestea nu pot fi acoperite de o extindere a omologării de tip, acesta refuză să modifice omologarea UE de tip și îi solicită producătorului să solicite o nouă omologare UE de tip.

Articolul 32
Revizuiri și extinderi ale omologărilor UE de tip

1. Modificarea este considerată o „revizuire” în cazul în care autoritatea de omologare constată că, în pofida modificării datelor din dosarul de omologare, respectivul tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată îndeplinește în continuare cerințele aplicabile pentru acest tip și că, prin urmare, nu este necesară repetarea niciunei inspecții sau încercări.

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

2. Modificarea este considerată o „extindere” atunci când autoritatea de omologare consideră că datele din dosarul de omologare au fost modificate și când survine una dintre situațiile de mai jos:

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

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

   (c) noi cerințe, în conformitate cu orice act menționat în anexa IV, intră în vigoare pentru tipul de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată omologată.

   În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite fără întârziere un certificat de omologare UE de tip actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește odată cu numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv specifică în mod clar motivul extinderii și data emiterii noii omologări, precum și valabilitatea acesteia.

3. Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare este modificat în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

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

Articolul 33
Încetarea valabilității

1. Omologările de tip pentru vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate se eliberează pentru o perioadă limitată de 5 ani, fără posibilitate de prelungire. Data expirării este indicată în certificatul de omologare de tip. După expirarea certificatului de omologare de tip, acesta poate fi reînnoit în urma depunerii unei cereri de către producător și numai în cazul în care autoritatea de omologare a verificat dacă tipul de vehicul respectă toate cerințele din actele de reglementare relevante pentru noile vehicule din tipul respectiv.

2. O omologare UE de tip a unui vehicul își încetează valabilitatea înainte de data expirării în oricare dintre cazurile următoare:

   (a) în cazul în care noi cerințe aplicabile tipului de vehicul omologat devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, iar omologarea nu poate fi extinsă în conformitate cu articolul 32 alineatul (2) litera (c);

   (b) în cazul în care producția de vehicule în conformitate cu tipul omologat de vehicul este oprită definitiv, în mod voluntar;

   (c) în cazul în care valabilitatea certificatului de omologare de tip expiră din cauza unei restricții menționate la articolul 37 alineatul (6);

   (d) în cazul în care omologarea de tip a fost retrasă în conformitate cu articolul 29 alineatul (5) sau cu articolul 53 alineatul (1).

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

3. În cazul în care omologarea de tip a unei singure variante a unui tip de vehicul sau a unei singure versiuni a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea UE de tip a tipului de vehicul respectiv își încetează valabilitatea doar în ceea ce privește varianta sau versiunea respectivă.

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

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

5. În cazul în care o omologare UE de tip pentru un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică de îndată acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip respectivă.

6. La primirea notificării efectuate de producător, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip comunică de îndată autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei toate informațiile relevante pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, dacă este cazul.

Comunicarea menționată precizează data producției și numărul de identificare al vehiculului (denumit în continuare „VIN”), astfel cum sunt definite la articolul 2 din Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei[27], corespunzătoare ultimului vehicul produs.

CAPITOLUL VI
CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE

Articolul 34
Dispoziții generale privind certificatul de conformitate

1. Producătorul emite un certificat de conformitate, sub forma unui document tipărit pe hârtie, care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.

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

Pentru o perioadă de zece ani de la data la care a fost produs vehiculul, producătorul emite, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate, contra unei plăți care nu depășește costul de emitere a duplicatului. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

2. Producătorul utilizează modelul de certificat de conformitate prevăzut în anexa IX.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 în vederea modificării anexei IX pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice și în materie de reglementare prin actualizarea modelului de certificat de conformitate.

3. Certificatul de conformitate se redactează în cel puțin una dintre limbile oficiale ale Uniunii.

4. Persoana (persoanele) autorizată (autorizate) să semneze certificate de conformitate face (fac) parte din personalul producătorului și este (sunt) autorizată (autorizate) în mod corespunzător să angajeze pe deplin responsabilitatea juridică a producătorului cu privire la proiectarea și la construcția vehiculului sau cu privire la conformitatea producției vehiculului.

5. Certificatul de conformitate se completează integral și nu conține restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de prezentul regulament sau de oricare dintre actele de reglementare enumerate în anexa IV.

[27] Regulamentul (UE) nr. 19/2011 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).

6. Fără a aduce atingere alineatului (1), producătorul poate de asemenea transmite certificatul de conformitate prin mijloace electronice autorităților responsabile cu înmatricularea.

Articolul 35

Dispoziții specifice privind certificatul de conformitate

1. În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar acele elemente din certificatul de conformitate care privesc adăugirile sau modificările efectuate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează toate certificatele de conformitate eliberate în etapele anterioare.

2. Pentru vehiculele omologate în conformitate cu articolul 37, certificatul de conformitate are următorul titlu: „Pentru vehicule complete/completate, omologate de tip în conformitate cu articolul 37 din Regulamentul (UE) nr. .../201X al Parlamentului European și al Consiliului din... privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor (omologare provizorie)” [*OP: vă rugăm să introduceți referința*].

3. În cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 39, certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere a acestei expresii se indică anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în tabelul prevăzut în anexa XII, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului respectiv în cadrul producției alocate în anul în cauză.

Articolul 36

Plăcuța producătorului

și mărcile de omologare de tip ale componentelor sau ale unităților tehnice separate

1. Producătorul unui vehicul fixează pe fiecare vehicul produs în conformitate cu tipul omologat o plăcuță a producătorului cu marcajul prevăzut de actele de reglementare relevante enumerate în anexa IV.

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

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

3. Marca de omologare UE de tip este în conformitate cu anexa VII.

CAPITOLUL VII
NOI TEHNOLOGII SAU NOI CONCEPTE

Articolul 37
Derogări pentru noi tehnologii sau noi concepte

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

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

   (a) cererea de omologare UE de tip precizează motivele pentru care noile tehnologiile sau noile concepte în cauză determină incompatibilitatea sistemului, componentei sau unității tehnice separate cu unul sau mai multe acte de reglementare enumerate în anexa IV;

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

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

3. Acordarea omologărilor UE de tip prin derogare în cazul noilor tehnologii sau al noilor concepte face obiectul unei autorizații din partea Comisiei. Autorizația este acordată printr-un act de punere în aplicare. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

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

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

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

6. După caz, autorizația Comisiei menționată la alineatul (3) trebuie să precizeze dacă face obiectul vreunei restricții, în special în ceea ce privește numărul maxim de vehicule care intră sub incidența autorizației. În toate cazurile, omologarea UE de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.

7. În cazul în care Comisia decide să refuze acordarea autorizației menționate la alineatul (3), autoritatea de omologare informează de îndată titularul omologării de tip provizorii menționate la alineatul (4) că omologarea UE de tip provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului Comisiei.

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

Articolul 38
Adaptarea ulterioară a actelor de reglementare

1. În cazul în care Comisia a autorizat acordarea unei omologări UE de tip în temeiul articolului 37, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea actelor delegate în cauză la progresul tehnologic.

   În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 37 se referă la un regulament CEE-ONU, Comisia avansează propuneri pentru a modifica regulamentul CEE-ONU în cauză, în conformitate cu dispozițiile din anexa III la Decizia 97/836/CE a Consiliului.

2. De îndată ce actele relevante sunt modificate, orice restricție din decizia Comisiei de acordare a unei omologări UE de tip este ridicată.

3. În cazul în care măsurile necesare adaptării actelor de reglementare menționate la alineatul (1) nu au fost întreprinse, Comisia poate autoriza extinderea omologării UE de tip provizorii prin intermediul unei decizii și la cererea statului membru care a acordat omologarea UE de tip provizorie. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

CAPITOLUL VIII
VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI

Articolul 39
Omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici

1. La solicitarea producătorului și în limitele cantitative anuale stabilite în secțiunea 1 a anexei XII, statele membre acordă o omologare UE de tip pentru un tip de vehicul produs în serie mică care îndeplinește cel puțin cerințele prevăzute în apendicele 1 la partea I a anexei IV.

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

3. Certificatele de omologare UE de tip pentru vehiculele produse în serii mici se numerotează în conformitate cu anexa VII.

Articolul 40
Omologarea națională de tip a vehiculelor produse în serii mici

1. Producătorul poate solicita o omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici în cadrul limitelor cantitative anuale stabilite în secțiunea 2 din anexa XII. Limitele respective se aplică punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii

în funcțiune a vehiculelor din tipul omologat pe piața fiecărui stat membru într-un an dat.

2. Statele membre pot decide să scutească orice tip de vehicul menționat în alineatul (1) de una sau mai multe dintre cerințele de fond stabilite în actele de reglementare enumerate în anexa IV, cu condiția ca statele membre respective să prevadă cerințe alternative relevante.

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

4. Certificatul de omologare națională de tip al vehiculelor produse în serii mici este redactat în conformitate cu modelul prevăzut în anexa VI, dar poartă antetul „Certificat de omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici” și precizează conținutul și natura derogărilor acordate în temeiul alineatului (2). Certificatele de omologare de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat menționat în anexa VII.

Articolul 41

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

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

2. La cererea producătorului, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale statelor membre desemnate de producător o copie a certificatului de omologare de tip și a documentelor anexate acestuia, prin scrisoare recomandată sau prin e-mail.

3. În termen de trei luni de la primirea documentelor menționate la alineatul (2), autoritățile de omologare ale statelor membre desemnate de producător decid dacă acceptă sau nu omologarea de tip.

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

4. În termen de două luni, autoritățile de omologare ale statelor membre comunică decizia lor autorității de omologare care a acordat omologarea națională de tip.

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

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

CAPITOLUL IX
OMOLOGĂRI INDIVIDUALE ALE VEHICULELOR

Articolul 42
Omologări UE individuale ale vehiculelor

1. Statele membre acordă o omologare UE individuală pentru un vehicul care respectă cerințele prevăzute în apendicele 2 la partea I a anexei IV sau, în cazul vehiculelor cu destinație specială, în partea III a anexei IV.

2. O cerere de omologare UE individuală a vehiculului este înaintată de către producător sau de către proprietarul vehiculului ori de către reprezentantul acestuia din urmă, cu condiția ca reprezentantul respectiv să fie stabilit pe teritoriul Uniunii.

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

4. Un certificat de omologare UE individuală a vehiculului este în conformitate cu modelul prevăzut în anexa VI. Certificatele de omologare UE individuale se numerotează în conformitate cu anexa VII.

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

Articolul 43
Omologări naționale individuale ale vehiculelor

1. Pentru un anumit vehicul, unic sau nu, statele membre pot decide să acorde o derogare de la respectarea uneia sau a mai multor dispoziții ale prezentului regulament ori a cerințelor de esențiale prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa IV, cu condiția ca statul membru respectiv să impună cerințe alternative relevante.

2. O cerere de omologare națională individuală a vehiculului este înaintată de către producător sau de către proprietarul vehiculului ori de către reprezentantul acestuia din urmă, cu condiția ca reprezentantul respectiv să fie stabilit pe teritoriul Uniunii.

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

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

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

6. Formatul certificatului de omologare națională individuală a vehiculului este stabilit pe baza modelului de certificat de omologare UE de tip prevăzut în anexa VI și

conține cel puțin informațiile necesare pentru a depune cererea de înmatriculare prevăzută în Directiva 1999/37/CE a Consiliului[28].

Un certificat național de omologare individuală conține numărul de identificare (VIN) al vehiculului în cauză și poartă titlul „Certificat de omologare națională individuală a vehiculului”.

Articolul 44

Valabilitatea unei omologări naționale individuale a vehiculului

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

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

3. Un stat membru permite punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a unui vehicul căruia un alt stat membru i-a acordat o omologare națională individuală în conformitate cu articolul 43, cu excepția cazului în care statul membru are motive rezonabile să creadă că respectivele cerințe alternative relevante pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu dispozițiile sale.

4. Dispozițiile prezentului articol pot fi aplicate vehiculelor care au fost omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și care au fost modificate înainte de prima înmatriculare sau de punerea lor în funcțiune.

Articolul 45

Dispoziții specifice

1. Procedurile stabilite la articolele 43 și 44 se pot aplica în cazul unui anumit vehicul în timpul etapelor succesive ale fabricării sale, în conformitate cu o omologare de tip în mai multe etape.

2. Procedurile stabilite la articolele 43 și 44 nu pot înlocui o etapă intermediară din cadrul derulării normale a unei omologări de tip în mai multe etape și nu se pot aplica pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul.

CAPITOLUL X
PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE

Articolul 46

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

1. Fără a aduce atingere articolelor 49 și 51, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în

[28] Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

funcțiune numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate emis în conformitate cu articolele 34 și 35.

Vehiculele incomplete pot fi puse la dispoziție pe piață sau puse în funcțiune, însă autoritățile naționale responsabile cu înmatricularea vehiculelor pot refuza înmatricularea și circulația pe drumuri a unor astfel de vehicule.

2. Vehiculele pentru care s-a acordat o derogare de la cerința privind certificatul de conformitate pot fi de asemenea puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune dacă respectă cerințele tehnice relevante ale prezentului regulament.

3. Numărul de vehicule produse în serii mici puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în cursul unui singur an nu depășește limitele cantitative anuale stabilite în anexa XII.

Articolul 47

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

1. Vehiculele de sfârșit de serie pentru care omologarea UE de tip nu mai este valabilă în temeiul articolului 33 alineatul (2) litera (a) pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune numai în cazul în care sunt respectate cerința prevăzuta la alineatul (4) și termenele prevăzute la alineatele (2) și (4).

Primul paragraf se aplică numai vehiculelor care se aflau deja pe teritoriul Uniunii și care nu fuseseră încă puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune înainte de expirarea valabilității omologării UE de tip.

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

3. Un producător care dorește să pună la dispoziție pe piață, să înmatriculeze sau să pună în funcțiune vehicule de sfârșit de serie în conformitate cu alineatul (1) înaintează o cerere în acest sens autorității de omologare din statul membru care a acordat omologarea UE de tip. În cererea respectivă se specifică orice motive tehnice sau economice care nu permit vehiculelor respective să fie conforme cu noile cerințe pentru omologarea de tip și se precizează numărul de identificare (VIN) al vehiculelor în cauză.

Autoritatea națională respectivă decide, în termen de trei luni de la primirea cererii, dacă permite introducerea pe piață, înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor în cauză pe teritoriul statului membru respectiv și stabilește numărul de vehicule pentru care se poate acorda permisiunea.

4. Numai vehiculele de sfârșit de serie cu un certificat de conformitate valabil care a rămas valabil cel puțin trei luni de la data eliberării, dar pentru care omologarea de tip și-a pierdut valabilitatea în temeiul articolului 33 alineatul (2) litera (a), pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în Uniune.

5. Certificatul de conformitate al vehiculelor puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în conformitate cu prezentul articol includ o mențiune specială care indică faptul că aceste vehicule sunt vehicule de sfârșit de serie, precum și data până la care aceste vehicule pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în Uniune.

6. Statele membre păstrează evidențe ale numerelor de identificare ale vehiculelor (VIN) pe care le-au acceptat pentru a fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în conformitate cu prezentul articol.

Articolul 48
Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și unităților tehnice separate

1. Componentele sau unitățile tehnice separate, inclusiv cele destinate serviciilor postvânzare, pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în funcțiune numai dacă îndeplinesc cerințele din actele relevante enumerate în anexa IV și sunt marcate în conformitate cu articolul 36.

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

3. Statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul unei derogări în temeiul articolului 37 sau care urmează să fie instalate pe vehicule care fac obiectul omologărilor acordate în conformitate cu articolele 39, 40, 42 și 43 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

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

CAPITOLUL XI
CLAUZE DE SIGURANȚĂ

Articolul 49
Procedura la nivel național aplicată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav

1. Autoritățile de supraveghere a pieței dintr-un stat membru care au acționat în temeiul articolului 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 și al articolului 8 din prezentul regulament sau care au motive suficiente să creadă că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care intră sub incidența prezentului regulament prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament, informează de îndată autoritatea de omologare care a acordat omologarea cu privire la constatările sale.

2. Autoritatea de omologare menționată la alineatul (1) efectuează o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, ținând seama de toate cerințele stabilite de prezentul regulament. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței.

   În cazul în care, pe parcursul evaluării menționate, autoritatea de omologare care a acordat omologarea constată că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată nu este conformă cerințelor stabilite de prezentul regulament, aceasta

solicită de îndată operatorului economic relevant să întreprindă toate măsurile corective adecvate pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate cu cerințele în cauză sau să ia măsuri restrictive, adică fie să retragă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată de pe piață, fie să o recheme în decursul unei perioade rezonabile, în funcție de natura riscului.

Articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică măsurilor restrictive menționate la al doilea paragraf.

3. În cazul în care autoritatea de omologare relevantă consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul său național, aceasta informează Comisia și celelalte state membre cu privire la rezultatele evaluării menționate la alineatul (1) și la acțiunile impuse operatorului economic.

4. În conformitate cu articolele 11-19, operatorul economic se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe care le-a introdus pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune în Uniune.

5. În cazul în care operatorul economic nu ia măsuri corective adecvate în termenul precizat la alineatul (2) al treilea paragraf, autoritățile naționale iau toate măsurile restrictive adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe piața lor națională sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.

Articolul 50
Proceduri de notificare și de opoziție
legate de măsurile restrictive luate la nivel național

1. Autoritățile naționale informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile restrictive luate în conformitate cu articolul 49 alineatele (1) și (5).

Informațiile furnizate includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate neconforme, a originii acesteia, a naturii neconformității invocate și a riscului implicat, a tipului și duratei măsurilor restrictive naționale adoptate, precum și a argumentelor prezentate de operatorul economic relevant.

2. Autoritatea de omologare menționată la articolul 49 alineatul (1) indică dacă neconformitatea este cauzată de unul dintre următoarele motive:

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

(b) lacunele din actele de reglementare relevante enumerate în anexa IV.

3. În termen de o lună de la primirea informațiilor menționate la alineatul (1), statele membre, altele decât statul membru care a inițiat procedura, informează Comisia și celelalte state membre cu privire la orice măsuri restrictive adoptate și la orice informații suplimentare de care dispun în privința neconformității vehiculului, a

sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate în cauză și, în caz de dezacord față de măsura națională notificată, cu privire la obiecțiile lor.

4. În cazul în care, în termen de o lună de la primirea informațiilor menționate la alineatul (1), un alt stat membru sau Comisia ridică o obiecție cu privire la o măsură restrictivă luată de un stat membru, măsura respectivă este evaluată de Comisie în conformitate cu articolul 51.

5. În cazul în care, în termen de trei luni de la primirea informațiilor menționate la alineatul (1), niciun stat membru și nici Comisia nu ridică vreo obiecție cu privire la o măsură provizorie luată de un stat membru, măsura respectivă este considerată justificată. Celelalte state membre se asigură că sunt luate măsuri restrictive similare față de vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

Articolul 51
Procedura de salvgardare a Uniunii

1. În cazul în care, în cursul procedurii prevăzute la articolul 50 alineatele (3) și (4), au fost ridicate obiecții la adresa unei măsuri restrictive luate de un stat membru sau în cazul în care Comisia a considerat că o măsură națională contravine legislației Uniunii, Comisia evaluează fără întârziere măsura națională, după ce se consultă cu statele membre și cu operatorul sau operatorii economici relevanți. Pe baza rezultatelor evaluării respective, Comisia adoptă o decizie prin care stabilește dacă măsura națională este justificată sau nu. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

   Comisia își face cunoscută decizia tuturor statelor membre și o comunică imediat operatorilor economici relevanți. Statele membre pun în aplicare decizia Comisiei fără întârziere și informează Comisia în consecință.

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

3. În cazul în care măsura națională este considerată justificată și se datorează lacunelor din actele de reglementare enumerate în anexa IV, Comisia propune măsuri corespunzătoare după cum urmează:

   (a) în situația în care actele în cauză sunt acte de reglementare, Comisia propune modificările necesare ale actului respectiv;

   (b) în situația în care actele în cauză sunt regulamente CEE-ONU, Comisia propune proiectele de amendamente necesare la regulamentele CEE-ONU relevante în conformitate cu dispozițiile din anexa III la Decizia 97/836/CE a Consiliului.

Articolul 52

Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc grav pentru siguranță sau poate dăuna grav sănătății și mediului

1. În cazul în care, în urma efectuării unei evaluări în temeiul articolului 49 alineatul (1), un stat membru ajunge la concluzia că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate, cu toate că sunt conforme cu cerințele aplicabile sau sunt marcate corespunzător, prezintă un risc grav pentru siguranță sau pot afecta grav mediul sau sănătatea publică, acesta solicită operatorului economic relevant să ia toate măsurile restrictive adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă riscul respectiv în momentul introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în funcțiune sau să ia măsuri restrictive pentru a retrage de pe piață sau a rechema vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată într-un termen rezonabil, în funcție de natura riscului.

   Statul membru poate refuza înmatricularea unor astfel de vehicule până operatorul economic va lua toate măsurile corective adecvate.

2. Operatorul economic se asigură că se iau măsuri corective corespunzătoare cu privire la toate vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate menționate la alineatul (1).

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

4. Comisia consultă fără întârziere statele membre și operatorul sau operatorii economici relevanți, precum și, în special, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip, evaluând, totodată, măsurile naționale întreprinse. Pe baza evaluării respective, Comisia decide dacă măsura națională menționată la alineatul (1) este considerată justificată și, după caz, propune măsuri adecvate. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

5. Comisia își face cunoscută decizia tuturor statelor membre și o comunică imediat operatorului sau operatorilor economici relevanți.

Articolul 53

Dispoziții generale privind vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate neconforme

1. Dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul omologat, sau nu sunt în conformitate cu prezentul regulament sau au fost aprobate pe baza unor date incorecte, autoritățile de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței sau Comisia pot lua măsurile restrictive necesare în conformitate cu articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare pe piață a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme, sau pentru a le retrage de pe piață sau pentru a le rechema,

inclusiv retragerea omologării de tip de către autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip, până când operatorul economic în cauză ia toate măsurile corective corespunzătoare pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate sunt aduse în conformitate.

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

Articolul 54

Notificarea și procedurile de opoziție referitoare la vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate neconforme

1. În cazul în care o autoritate de omologare sau autoritatea de supraveghere a pieței constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu prezentul regulament sau dacă s-a acordat omologarea de tip pe baza unor date incorecte sau dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul omologat, aceasta poate adopta toate măsurile restrictive adecvate în conformitate cu articolul 53 alineatul (1).

2. Autoritatea de omologare sau autoritatea de supraveghere a pieței sau Comisia solicită, de asemenea, autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip să verifice dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în producție sunt în continuare conforme cu tipul omologat sau, dacă este cazul, că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate deja introduse pe piață sunt din nou conforme.

3. În cazul unei omologări de tip a întregului vehicul, în situația în care neconformitatea unui vehicul este cauzată exclusiv de un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată, cererea menționată la alineatul (2) este adresată de asemenea autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru sistemul, componenta, unitatea tehnică separată în cauză sau pentru un vehicul incomplet.

4. În cazul unei omologări de tip în mai multe etape, în situația în care neconformitatea unui vehicul este cauzată de un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care face parte din vehiculul incomplet sau este cauzată chiar de vehiculul incomplet, solicitarea menționată la alineatul (2) este adresată de asemenea autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru sistemul, componenta, unitatea tehnică separată sau pentru vehiculul incomplet în cauză.

5. Autoritatea de omologare menționată la alineatele (1)-(4) efectuează o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, ținând seama de toate cerințele stabilite de prezentul regulament. Autoritatea de omologare trebuie să verifice, de asemenea, datele pe baza cărora a fost acordată omologarea. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritatea de omologare.

6. În cazul în care se constată neconformitatea de către autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, autoritatea de omologare respectivă solicită fără întârziere operatorului economic relevant să ia toate măsurile corective adecvate pentru a aduce vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în conformitate și, dacă este necesar, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia

măsurile menționate la articolul 53 alineatul (1) cât mai curând cu putință și cel mai târziu în termen de o lună de la data cererii.

7. Autoritățile naționale care iau măsuri restrictive în conformitate cu articolul 53 alineatul (1) informează de îndată Comisia și celelalte state membre.

8. În cazul în care, în termen de o lună de la notificarea măsurilor restrictive luate de o autoritate de omologare sau o autoritate de supraveghere a pieței în conformitate cu articolul 53 alineatul (1), a fost ridicată o obiecție de un alt stat membru cu referire la măsurile restrictive notificate sau atunci când Comisia constată o neconformitate în conformitate cu articolul 9 alineatul (5), Comisia consultă fără întârziere statele membre și operatorul sau operatorii economici relevanți și, în special, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip, evaluând, totodată, măsurile întreprinse la nivel național. Pe baza evaluării respective, Comisia poate decide să ia măsurile restrictive necesare prevăzute la articolul 53 alineatul (1), prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

   Comisia își face cunoscută decizia tuturor statelor membre și o comunică imediat operatorilor economici relevanți. Statele membre pun în aplicare decizia Comisiei fără întârziere și informează Comisia în consecință.

9. În cazul în care, în termen de trei luni de la notificarea măsurilor restrictive luate în conformitate cu articolul 53 alineatul (1), niciun stat membru și nici Comisia nu ridică vreo obiecție cu privire la o măsură restrictivă luată de un stat membru, măsura respectivă este considerată justificată. Celelalte state membre se asigură că sunt luate măsuri restrictive similare față de vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

Articolul 55

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

1. Piesele sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu pot fi introduse pe piață sau puse în funcțiune și sunt interzise, cu excepția cazului în care au fost autorizate de o autoritate de omologare în conformitate cu articolul 56 alineatele (1) și (4).

2. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 de stabilire a cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească piesele și echipamentele menționate la alineatul (1).

   Cerințele respective pot fi bazate pe actele de reglementare enumerate în anexa IV sau pot consta într-o comparație a performanțelor pieselor și echipamentelor cu performanțele de mediu sau de siguranță ale pieselor sau echipamentelor originale, după caz. În oricare dintre aceste cazuri, cerințele garantează că piesele sau echipamentele nu afectează buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau performanța sa de mediu.

3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 în scopul de a modifica anexa XIII pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea listei de piese și echipamente pe baza informațiilor referitoare la:

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

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

4. Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale și nici pieselor și echipamentelor care aparțin unui sistem omologat de tip în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa IV, cu excepția cazului în care omologarea de tip se referă la alte aspecte decât cele menționate la alineatul (1).

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

5. Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor care sunt produse în mod exclusiv pentru vehiculele de curse. Piesele sau echipamentele enumerate în anexa XIII, care sunt utilizate atât pentru curse, cât și pentru circulația pe drumuri nu sunt puse la dispoziție pentru vehiculele destinate utilizării pe drumuri publice, cu excepția cazului în care acestea respectă cerințele prevăzute în actele delegate menționate la alineatul (2) și au fost autorizate de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

Articolul 56
Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale

1. Producătorul de piese sau echipamente poate solicita autorizația menționată la articolul 55 alineatul (1) printr-o cerere înaintată autorității de omologare, însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic desemnat, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care este solicitată autorizația sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 55 alineatul (2). Producătorul poate înainta doar o singură cerere pentru fiecare tip de piesă sau de echipament, doar unei singure autorități de omologare.

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

Autoritatea de omologare autorizează introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau echipamentelor în cazul în care constată, ținând seama de raportul de încercare menționat la alineatul (1) și de alte probe, că piesele sau echipamentele în cauză sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 55 alineatul (2).

Autoritatea de omologare eliberează fără întârziere producătorului un certificat de autorizare în conformitate cu modelul prevăzut în apendicele 1 la anexa XI, numerotat în conformitate cu punctul 2 din anexa XI.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 în scopul de a modifica anexa XI pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie

de reglementare prin actualizarea modelului și a sistemului de numerotare ale certificatului de autorizare.

3. Producătorul informează de îndată autoritatea de omologare care a acordat omologarea asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care autorizația a fost acordată. Autoritatea de omologare decide dacă autorizația trebuie revizuită sau dacă trebuie emisă o nouă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.

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

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

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

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

6. O autoritate de omologare care nu este de acord cu autorizația eliberată de un alt stat membru prezintă motivele dezacordului său Comisiei. Pentru a soluționa dezacordul, Comisia întreprinde măsurile necesare, care pot include, dacă este necesar, solicitarea retragerii autorizației, transmisă după consultarea autorităților de omologare relevante. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

7. Până la stabilirea listei menționate la articolul 55 alineatul (3), statele membre pot menține dispoziții naționale referitoare la piese sau echipamente care pot afecta buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu.

Articolul 57

Dispoziții generale privind rechemarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate

1. Un producător căruia i s-a acordat o omologare de tip a întregului vehicul și care este obligat să retragă de pe piață vehicule în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) articolul 15 alineatul (1) articolul 17 alineatul (2) articolul 49 alineatul (1) articolul 49 alineatul (6) articolul 51 alineatul (4) articolul 52 alineatul (1) și articolul 53 alineatul (1) din prezentul regulament sau cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip a întregului vehicul cu privire la aceasta.

2. Un producător de sisteme, componente sau unități tehnice separate căruia i s-a acordat o omologare UE de tip și care este obligat să recheme sisteme, componente sau unități tehnice separate în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) articolul 15 alineatul (1) articolul 17 alineatul (2) articolul 49 alineatul (1) articolul 49 alineatul (6) articolul 51 alineatul (4) articolul 52 alineatul (1) și articolul 53 alineatul (1) din

prezentul regulament sau cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip cu privire la aceasta.

3. Producătorul propune autorității de omologare care a acordat omologarea de tip un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul grav menționat la articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

Autoritatea de omologare efectuează o evaluare pentru a verifica dacă măsurile corective propuse sunt suficiente se încadrează în timp și comunică fără întârziere autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei măsurile corective pe care le-a aprobat.

Articolul 58

Dispoziții specifice privind rechemarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate

1. În cazul în care o autoritate de omologare sau Comisia consideră că măsurile corective menționate la articolul 57 alineatul (3) sunt insuficiente sau că nu sunt puse în aplicare suficient de repede, aceasta își manifestă fără întârziere preocuparea printr-o notificare adresată Comisiei și autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip îi solicită producătorului să ia măsuri corective pentru a răspunde preocupărilor notificate. În cazul în care producătorul nu propune și nu implementează măsuri corective eficace, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia toate măsurile restrictive necesare, inclusiv retragerea omologării UE de tip și retragerea obligatorie de pe piață, și informează autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia cu privire la măsurile restrictive adoptate. În cazul retragerii omologării UE de tip, autoritatea de omologare informează fără întârziere producătorul în privința retragerii respective, prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice.

2. În cazul în care autoritatea de omologare consideră că măsurile restrictive luate de către autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip în temeiul articolul 58 alineatul (1) nu sunt suficiente sau nu se încadrează în timp, informează Comisia cu privire la aceasta și poate lua măsuri restrictive adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme în cauză pe piața lor națională sau pentru a le retrage de pe piața respectivă sau pentru a le retrage de pe piață.

3. Comisia organizează consultări adecvate cu părțile implicate și decide dacă măsurile restrictive luate de către autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip sunt suficiente și aplicate la timp, și, după caz, propune măsuri adecvate pentru a se asigura că conformitatea este restabilită și/sau riscul grav menționat la articolul 57 alineatul (3) este neutralizat efectiv. Decizia respectivă abordează, de asemenea, adecvarea măsurilor restrictive luate de autoritățile de omologare care au considerat că acțiunile întreprinse de autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip nu sunt suficiente sau nu au fost luate la timp. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

Comisia își face cunoscută decizia statelor membre și o comunică imediat operatorilor economici relevanți.

4. Statele membre pun în aplicare fără întârziere decizia Comisiei și informează Comisia în consecință.

5. În cazul în care, în termen de o lună de la primirea notificării privind măsurile corective aprobate menționate la articolul 57 alineatul (3), nu a fost ridicată nicio obiecție împotriva acestor măsuri corective de către un alt stat membru sau de către Comisie, măsurile corective respective sunt considerate justificate. Celelalte state membre se asigură că măsurile corective respective sunt aplicate în ceea ce privește vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în cauză care au fost puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune pe teritoriul lor.

Articolul 59
Dreptul operatorilor economici de a fi audiați, notificarea deciziilor și căile de atac disponibile

1. Cu excepția cazurilor în care este necesară o acțiune imediată din cauza unui risc grav pentru sănătatea sau siguranța umană, operatorului economic în cauză i se oferă posibilitatea de a prezenta observații autorității competente într-un termen adecvat, înainte de adoptarea oricărei măsuri în temeiul articolelor 49-58 de către autoritățile naționale ale statelor membre.

   Dacă au fost luate măsuri fără audierea operatorului economic, operatorului i se oferă posibilitatea de a prezenta observații de îndată ce este posibil, iar măsurile luate sunt revizuite ulterior fără întârziere de către autoritatea națională.

2. Orice măsură adoptată de autoritățile naționale precizează motivele exacte pe care se întemeiază.

   Dacă măsura se adresează unui anumit operator economic, aceasta trebuie să fie notificată fără întârziere operatorului economic în cauză, care, în același timp, este informat cu privire la căile de atac disponibile în temeiul legislației statului membru în cauză și cu privire la termenele care se aplică acestor căi de atac.

   Dacă măsura are un domeniu general de aplicare, aceasta este publicată în mod corespunzător în Jurnalul Oficial al statului membru în cauză sau într-un document echivalent.

3. Orice măsură adoptată de autoritățile naționale se retrage sau se modifică de îndată ce operatorul economic demonstrează că a luat măsuri corective eficiente.

CAPITOLUL XII
REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE

Articolul 60
Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip

1. Regulamentele CEE-ONU sau amendamentele la acestea care au primit votul favorabil al Uniunii sau pe care Uniunea le aplică și care sunt enumerate în anexa IV fac parte din cerințele pentru omologarea UE de tip a unui vehicul.

2. Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologările acordate în conformitate cu regulamentele CEE-ONU menționate la alineatul (1) precum și, după

caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele de reglementare adoptate în temeiul prezentului regulament.

3. În cazul în care Uniunea a votat în favoarea unui regulament CEE-ONU sau a unui amendament la acesta în scopul omologării de tip a întregului vehicul, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 88 pentru a dispune obligativitatea regulamentului CEE-ONU sau a amendamentelor la acesta sau pentru a modifica prezentul regulament, dacă este cazul.

   Actul delegat respectiv specifică datele punerii în aplicare obligatorii a regulamentului CEE-ONU sau a amendamentelor la acesta și include dispoziții tranzitorii, după caz.

Articolul 61
Echivalența regulamentelor CEE-ONU în scopul omologării UE de tip

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

2. Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologările de tip acordate în conformitate cu regulamentele CEE-ONU menționate la alineatul (1) și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele de reglementare adoptate în temeiul prezentului regulament.

Articolul 62
Echivalența cu alte reglementări

Hotărând cu majoritate calificată la propunerea Comisiei, Consiliul poate recunoaște echivalența dintre condițiile sau dispozițiile privind omologarea UE de tip a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate stabilite de prezentul regulament și condițiile sau dispozițiile prevăzute de reglementări internaționale sau în reglementări ale țărilor terțe, în cadrul acordurilor multilaterale sau bilaterale dintre Uniune și țările terțe.

CAPITOLUL XIII
FURNIZAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 63
Informațiile destinate utilizatorilor

1. Producătorul nu furnizează informații tehnice legate de caracteristicile tipului de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată prevăzute de prezentul regulament sau de actele delegate ori de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, care sunt diferite de caracteristicile tipului omologat de către autoritatea de omologare.

2. Producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții speciale sau restricții privind utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate.

3. Informațiile menționate la alineatul (2) sunt furnizate în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată urmează să fie introdusă pe piață, înmatriculată sau pusă în funcțiune. Informațiile sunt furnizate în manualul proprietarului, după aprobarea acestora de către autoritatea de omologare.

Articolul 64
Informații destinate producătorilor

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

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

2. Producătorul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate furnizează producătorului vehiculului toate informațiile detaliate cu privire la restricțiile care se aplică omologărilor sale de tip și care sunt fie menționate la articolul 27 alineatul (3), fie impuse de un act de reglementare enumerat în anexa IV.

CAPITOLUL XIV
ACCESUL LA INFORMAȚIILE REFERITOARE LA REPARARE ȘI ÎNTREȚINERE

Articolul 65
Obligațiile producătorilor de a furniza informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

1. Producătorii oferă operatorilor independenți un acces nelimitat și standardizat la informații privind OBD-urile vehiculelor, la echipamente de diagnosticare și la alte echipamente, la instrumente, inclusiv la orice software relevant, precum și la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor.

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

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

   Informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt publicate pe site-urile web ale producătorilor folosind un format standardizat sau, dacă acest lucru nu este realizabil din cauza naturii informațiilor, într-un alt format adecvat. În special, acest acces este acordat în mod

nediscriminatoriu în raport cu asistența sau cu accesul acordat comercianților și reparatorilor autorizați.

3. Comisia stabilește și actualizează specificațiile tehnice corespunzătoare privind modul în care sunt furnizate informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor. Comisia ține seama de actuala tehnologie a informației, de progresele tehnologice previzibile în materie de vehicule, de standardele ISO în vigoare și de posibilitatea existenței unui standard ISO la nivel mondial.

4. Detaliile cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor, în special la specificațiile tehnice referitoare la modul în care sunt furnizate informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor, sunt prevăzute în anexa XVIII.

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

6. Producătorul se asigură că informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor sunt accesibile în orice moment, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic.

   Producătorul pune la dispoziție modificările și completările ulterioare ale informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe paginile sale de internet în același timp în care le pune la dispoziția reparatorilor agreați.

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

8. În scopul proiectării, fabricării și reparării echipamentelor auto pentru vehiculele alimentate cu combustibil alternativ, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind sistemele OBD și privind repararea și întreținerea vehiculelor oricărui producător, instalator sau reparator de echipamente destinate vehiculelor alimentate cu combustibil alternativ interesat.

9. Reparatorii independenți au acces gratuit la evidențele privind repararea și întreținerea unui vehicul, care sunt păstrate într-o bază de date centrală a producătorului de vehicule sau într-o bază de date în numele acestuia.

   Reparatorii independenți respectivi au posibilitatea de a introduce în baza de date relevantă informații privind reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.

10. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 pentru a modifica și suplimenta anexa XVIII pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și de reglementare sau să prevină abuzul prin actualizarea cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind OBD ale vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor și prin adoptarea și integrarea standardelor menționate la punctele 2 și 3.

Articolul 66

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

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

2. Producătorul final este responsabil pentru furnizarea de informații operatorilor independenți în ceea ce privește întregul vehicul.

Articolul 67

Taxele de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

1. Producătorul poate percepe tarife rezonabile și proporționale pentru accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor, altele decât evidențele menționate la articolul 65 alineatul (8). Un tarif nu trebuie să descurajeze accesul la informațiile respective prin faptul că nu ține cont de frecvența accesării acestora de către operatorul independent.

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

   Pe lângă accesul cu plata în funcție de durata de accesare, producătorii pot oferi accesul cu plata pe bază de număr de tranzacții; în acest caz, tarifele sunt percepute per tranzacție și nu țin cont de durata pentru care accesul este permis.

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

Articolul 68

Dovada respectării obligațiilor referitoare la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor

6. Producătorul care a solicitat omologarea UE de tip sau omologarea națională de tip pune la dispoziția autorității de omologare dovada conformității cu articolele 65-70 în termen de șase luni de la data respectivei omologări de tip.

2. Dacă dovada conformității nu este furnizată în termenul menționat la alineatul (1), autoritatea de omologare ia măsurile necesare în conformitate cu articolul 69.

Articolul 69

Respectarea obligațiilor privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor

1. O autoritate de omologare poate, în orice moment, fie din proprie inițiativă, fie pe baza unei plângeri sau a unei evaluări efectuate de un serviciu tehnic, să verifice respectarea de către producător a dispozițiilor de la articolele 65 - 70 și a clauzelor din certificatul de acces la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și repararea și întreținerea vehiculelor prevăzute în apendicele 1 la anexa XVIII.

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

   Măsurile menționate pot include retragerea sau suspendarea omologării de tip, amenzi sau alte măsuri adoptate în conformitate cu articolul 89.

3. În cazul în care un operator independent sau o asociație comercială reprezentând operatori independenți înaintează o plângere către autoritatea de omologare privind nerespectarea de către producător a dispozițiilor de la articolele 65-70, autoritatea de omologare procedează la efectuarea unui audit cu scopul de verifica respectarea de către producător a acestor dispoziții.

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

Articolul 70
Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule

1. Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, instituit în conformitate cu articolul 13 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008, își desfășoară activitățile în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa XVIII.

2. Forumul menționat la alineatul (1) acordă Comisiei consiliere cu privire la măsurile de prevenire a utilizării abuzive a informațiilor referitoare la OBD-urile vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor.

CAPITOLUL XV
EVALUAREA, DESEMNAREA, NOTIFICAREA ȘI MONITORIZAREA SERVICIILOR TEHNICE

Articolul 71
Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice

1. Autoritatea de omologare de tip desemnată de statul membru în conformitate cu articolul 7 alineatul (3), denumită în continuare „autoritatea de omologare de tip”, este responsabilă pentru evaluarea, desemnarea, notificarea și monitorizarea serviciilor tehnice, inclusiv, dacă este cazul, a subcontractanților sau filialelor respectivelor servicii tehnice.

2. Autoritatea națională responsabilă de organismele notificate este creată, organizată și operată astfel încât să garanteze obiectivitatea și imparțialitatea activităților sale și să se evite orice conflicte de interese cu organismele de evaluare a conformității.

3. Autoritatea de omologare de tip trebuie să fie organizată astfel încât notificarea unui serviciu tehnic să fie efectuată de personal diferit de cel care a efectuat evaluarea serviciului tehnic.

4. Autoritatea de omologare de tip nu efectuează niciuna dintre activitățile pe care le efectuează serviciile tehnice și nu oferă servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale.

5. Autoritatea de omologare de tip garantează confidențialitatea informațiilor obținute.

6. Autoritatea de omologare de tip are la dispoziție personal competent suficient pentru îndeplinirea corespunzătoare a sarcinilor prevăzute de prezentul regulament.

7. Statele membre furnizează Comisiei și celorlalte state membre informații cu privire la procedurile lor de evaluare, desemnare și notificare a serviciilor tehnice și de monitorizare a serviciilor tehnice, precum și în legătură cu orice modificări ale lor.

8. Autoritatea de omologare de tip trebuie să facă obiectul unei examinări *inter pares* de către două autorități de omologare ale altor state membre o dată la doi ani.

   Statele membre întocmesc planul anual pentru evaluarea *inter pares*, asigurând o rotație adecvată în ceea ce privește revizuirea și autoritățile de omologare de tip revizuite, pe care îl prezintă Comisiei.

   Revizuirea *inter pares* include o vizită la sediul unui serviciu tehnic sub responsabilitatea autorității revizuite. Comisia poate participa la revizuire și decide cu privire la participarea sa în baza unei analize a evaluării riscurilor.

9. Rezultatul revizuirii *inter pares* este comunicat tuturor statelor membre și Comisiei, iar un rezumat al rezultatului este pus la dispoziția publicului. Acesta este discutat în cadrul Forumului instituit la articolul 10 pe baza unei evaluări a acestui rezultat realizate de Comisie și se emit recomandări.

10. Statele membre informează Comisia și celelalte state membre cu privire la modul în care trebuie abordate recomandările din raportul de evaluare *inter pares*.

Articolul 72
Desemnarea serviciilor tehnice

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

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

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

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

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

2. Un stat membru poate desemna o autoritate de omologare în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre categoriile de activități menționate la alineatul (1). În cazul în care o autoritate de omologare este desemnată în calitate de serviciu tehnic și este finanțată de un stat membru sau este supusă unui control administrativ

și financiar din partea acestui stat membru, se aplică articolele 72-85 și apendicele 1 și 2 la anexa V.

3. Un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația națională a unui stat membru și are personalitate juridică, cu excepția cazului unui serviciu tehnic intern acreditat al unui producător, astfel cum se menționează la articolul 76.

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

5. Serviciile tehnice ale unei țări terțe, altele decât cele desemnate în conformitate cu articolul 76, pot fi notificate în sensul articolului 78 numai dacă un acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză prevede posibilitatea de a desemna aceste servicii tehnice. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în temeiul legislației naționale a unui stat membru, în conformitate cu alineatul (3), să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca acestea să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.

Articolul 73
Independența serviciilor tehnice

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

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

   O organizație sau un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate pe care le evaluează, le supune încercărilor sau le inspectează poate fi considerat că îndeplinește cerințele de la primul paragraf, cu condiția ca independența sa și absența oricărui conflict interese să fie demonstrate autorității de omologare de desemnare a statului membru în cauză.

3. Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea activităților pentru care sunt numiți în conformitate cu articolul 72 alineatul (1) nu proiectează, nu produc, nu furnizează și nu întreține vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Această condiție nu exclude utilizarea respectivelor vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic, nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.

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

5. Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor lor în temeiul prezentului regulament, mai puțin față de autoritatea de omologare de desemnare sau în cazurile impuse prin legislația Uniunii sau prin cea națională.

Articolul 74
Independența serviciilor tehnice

1. Un serviciu tehnic trebuie să fie capabil să presteze toate activitățile pentru care solicită să fie desemnat în conformitate cu articolul 72 alineatul (1). Acesta demonstrează autorității de omologare de tip că îndeplinește toate condițiile următoare:

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

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

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

2. Un serviciu tehnic demonstrează, de asemenea, că posedă competențele necesare, cunoștințele tehnice specifice și o experiență demonstrată pentru a efectua încercări și inspecții în vederea evaluării conformității vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu prezentul regulament și cu actele de reglementare enumerate în anexa IV și a respectării standardelor menționate în apendicele 1 la anexa V.

Articolul 75
Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice

1. Serviciile tehnice pot subcontracta, cu acordul autorității de omologare de desemnare relevante, unele dintre categoriile de activități pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 72 alineatul (1) sau pot dispune ca aceste activități să fie realizate de o filială.

2. În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează sarcini specifice din rândul categoriilor de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o filială pentru îndeplinirea acestor sarcini, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 73 și 74 și informează autoritatea de omologare de desemnare în acest sens.

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

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

Articolul 76
Servicii tehnice interne ale producătorului

1. Un serviciu tehnic intern al unui producător poate fi desemnat în cazul activităților din categoria A menționate la articolul 72 alineatul (1) litera (a) doar în privința actelor de reglementare menționate în anexa XV. Un serviciu tehnic intern constituie o parte separată și distinctă a societății producătorului și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.

2. Un serviciu tehnic intern îndeplinește următoarele cerințe:

   (a) a fost acreditat de un organism de omologare național definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 și în conformitate cu apendicele 1 și 2 din anexa V la prezentul regulament;

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

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

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

3. Nu este necesar ca un serviciu tehnic intern să fie notificat Comisiei în sensul articolului 78, dar întreprinderea producătorului din care acesta face parte sau organismul național de acreditare furnizează autorității de omologare de tip, la cererea acesteia din urmă, informațiile cu privire la acreditarea acestuia.

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 88 în scopul de a modifica anexa XV pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea listei actelor de reglementare și a restricțiilor pe care acestea le conțin.

Articolul 77
Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice

1. Înainte de a desemna un serviciu tehnic, autoritatea de omologare de tip îl evaluează în conformitate cu o listă de acțiuni de îndeplinit în cadrul evaluării care să acopere cel puțin cerințele enumerate în apendicele 2 din anexa V. Evaluarea include o evaluare la fața locului la sediul serviciului tehnic solicitant, precum și, dacă este cazul, o evaluare a tuturor filialelor sau subcontractanților situați în interiorul sau în exteriorul Uniunii Europene.

   Reprezentanții autorităților de omologare de tip din cel puțin alte două state membre, în cooperare cu autoritatea de omologare de tip din statul membru în care este stabilit organismul de evaluare a conformității și împreună cu un reprezentant al Comisiei,

participă la evaluarea organismului de evaluare a conformității, inclusiv la evaluarea la fața locului. Autoritatea de omologare de desemnare a statului membru în care este stabilit solicitantul serviciului tehnic oferă reprezentanților respectivi acces în timp util la documentele necesare pentru a evalua serviciul tehnic solicitant.

2. Echipa de evaluare în comun formulează constatările privind neconformitatea serviciului tehnic solicitant cu cerințele prevăzute la articolele 72-76, la articolele 84 și 85, precum și în apendicele 2 la anexa V în cursul procesului de evaluare. Aceste constatări se discută între autoritatea de omologare de desemnare și echipa de evaluare în comun în vederea realizării unui acord comun cu privire la evaluarea cererii.

3. Echipa de evaluare în comun întocmește, în termen de 45 de zile după evaluarea la fața locului, un raport care indică măsura în care solicitantul îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 72-76, la articolele 84 și 85, precum și în apendicele 2 la anexa V la prezentul regulament.

4. Acest raport conține un rezumat al neconformităților constatate. Opiniile divergente ale membrilor echipei de evaluare în comun trebuie să se reflecte în raport, împreună cu o recomandare care menționează dacă solicitantul poate fi desemnat ca serviciu tehnic.

5. Statele membre notifică Comisiei numele reprezentanților autorității de omologare de tip la care trebuie să recurgă în cadrul unei evaluări efectuate în comun.

6. Evaluarea competenței unui serviciu tehnic este realizată în conformitate cu prevederile apendicelui 2 la anexa V.

7. Autoritatea de omologare de tip trebuie să informeze Comisia și autoritățile de desemnare din celelalte state membre cu privire la raportul de evaluare cu ajutorul unor dovezi documentare cu privire la competențele serviciului tehnic și la reglementările existente pentru a monitoriza regulat serviciul tehnic și să se asigure că acesta continuă să respecte cerințele prezentului regulament.

   În plus, respectiva autoritate transmite dovezi privind disponibilitatea personalului competent pentru monitorizarea serviciului tehnic în conformitate cu articolul 71 alineatul (6).

8. Autoritățile de omologare de tip ale celorlalte state membre și Comisia pot revizui raportul de evaluare și documentele justificative, pune întrebări sau exprima preocupări și pot solicita documente justificative suplimentare în termen de o lună de la notificarea raportului de evaluare și a documentelor justificative.

9. Autoritatea de omologare de tip a statului membru în care este stabilit serviciul tehnic solicitant răspunde la întrebările, preocupările și cererile de furnizare a documentației suplimentare în termen de patru săptămâni de la primirea lor.

10. Autoritățile de omologare de tip din alte state membre sau Comisia pot adresa, individual sau în comun, recomandări autorității de omologare de tip din statul membru în care este stabilit serviciul tehnic solicitant în termen de patru săptămâni de la primirea răspunsului menționat la punctul 9. Autoritatea de omologare de tip trebuie să ia în considerare recomandările atunci când ia decizia privind desemnarea serviciului tehnic. În cazul în care autoritatea de omologare de tip decide să nu dea curs recomandărilor formulate de alte state membre sau de Comisie, trebuie să își motiveze decizia în termen de două săptămâni de la adoptarea ei.

11. Valabilitatea desemnării serviciilor tehnice se limitează la o perioadă maximă de cinci ani.

12. Autoritatea de omologare care dorește să fie desemnată ca serviciu tehnic, în conformitate cu articolul 72 alineatul (2), demonstrează conformitatea cu cerințele prezentului regulament printr-o evaluare realizată de auditori independenți. Acești auditori nu aparțin aceleiași autorități de omologare și trebuie să respecte cerințele stabilite în apendicele 2 din anexa V.

Articolul 78

Notificarea Comisiei în ceea ce privește serviciile tehnice

1. Comisia este notificată de statele membre cu privire la numele, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități ale fiecărui serviciu tehnic desemnat. Notificarea specifică în mod clar domeniul de aplicare al desemnării, activitățile și procedurile de evaluare a conformității, tipurile de produse și subiectele enumerate în anexa IV pentru care au fost desemnate serviciile tehnice, precum și orice modificare ulterioară a acestor detalii.

   Notificarea respectivă se efectuează înainte de desfășurarea oricărei activități menționate la articolul 72 alineatul (1) de către serviciile tehnice desemnate.

2. În termen de 28 de zile de la o notificare, un stat membru sau Comisia poate formula obiecții scrise, precizându-și argumentele, fie cu privire la serviciul tehnic, fie cu privire la monitorizarea acestuia de către autoritatea de omologare de tip. În cazul în care un stat membru sau Comisia formulează obiecții, efectul notificării se suspendă. În acest caz, Comisia consultă părțile implicate și decide, prin intermediul unui act de punere în aplicare, dacă suspendarea notificării poate fi retrasă sau nu. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

   În cazul în care nu se ridică nicio obiecție sau în cazul în care Comisia este de părere că notificarea poate fi acceptată integral sau parțial, Comisia publică notificarea în conformitate cu punctul 5.

3. Același serviciu tehnic poate fi desemnat de mai multe autorități de omologare de tip și notificat Comisiei de către statele membre ale autorităților de omologare în cauză, indiferent de categoria sau categoriile de activități pe care trebuie să le exercite respectivul serviciu tehnic în conformitate cu articolul 72 alineatul (1).

4. În cazul în care un act de reglementare enumerat în anexa IV impune unei autorități de omologare să desemneze o organizație specifică sau un organism competent pentru desfășurarea unei activități care nu este inclusă în categoriile de activități prevăzute la articolul 72 alineatul (1), statul membru efectuează notificarea prevăzută la alineatul (1).

5. Comisia publică pe site-ul său internet o listă actualizată a serviciilor tehnice și a organizațiilor specifice și organismelor competente notificate în conformitate cu prezentul articol, inclusiv coordonatele acestora.

Articolul 79

Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice

1. În cazul în care o autoritate de omologare de tip a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament,

autoritatea respectivă restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii acestora.

Autoritatea de omologare de tip informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la suspendarea, restricționarea sau retragerea unei notificări.

Comisia actualizează în consecință informațiile publicate menționate la articolul 78 alineatul (4).

2. În caz de restricționare, de suspendare sau de retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare de desemnare transferă dosarele serviciului tehnic respectiv unui alt serviciu tehnic pentru prelucrare ulterioară sau le pune la dispoziția autorităților de omologare sau a autorităților de supraveghere a pieței.

3. Autoritatea de omologare de tip trebuie să informeze celelalte autorități de omologare de tip și Comisia dacă nerespectarea de către serviciul tehnic are un impact asupra certificatelor de omologare de tip emise pe baza rapoartelor de inspecție și de încercare emise de serviciul tehnic care face obiectul modificării în notificare.

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

4. Celelalte certificate care au fost emise pe baza unor rapoarte de inspecție și încercare emise de serviciul tehnic pentru care notificarea a fost suspendată, restricționată sau retrasă, rămân valabile în următoarele circumstanțe:

(a) în caz de suspendare a unei notificări, cu condiția ca, în termen de trei luni de la suspendare, autoritatea de omologare de tip care a eliberat certificatul de omologare de tip să informeze în scris autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia că își asumă funcțiile serviciului tehnic în timpul perioadei de suspendare;

(b) în caz de restricționare sau retragere a unei notificări, timp de trei luni de la restricționare sau retragere. Autoritatea de omologare de tip care a eliberat certificatele poate prelungi valabilitatea certificatelor cu perioade suplimentare de trei luni, pentru o perioadă maximă cumulată de douăsprezece luni, cu condiția ca, în cursul acestei perioade, ea să își asume funcțiile serviciului tehnic a cărui notificare a fost limitată sau retrasă.

Autoritatea de omologare de tip care își asumă funcțiile serviciului tehnic informează imediat celelalte autorități de omologare de tip, celelalte servicii tehnice și Comisia în legătură cu aceasta.

5. O extindere a domeniului de aplicare al desemnării serviciului tehnic poate fi acordată în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 77 și sub rezerva notificării menționate la articolul 78.

6. O desemnare ca serviciu tehnic poate fi reînnoită doar după ce autoritatea de omologare de tip a verificat dacă serviciul tehnic continuă să respecte cerințele

prezentului regulament. Evaluarea se efectuează în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 77.

Articolul 80
Monitorizarea serviciilor tehnice

1. Autoritatea de omologare de tip trebuie să monitorizeze în permanență serviciile tehnice pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute la articolele 72-76, la articolele 84 și 85, precum și în apendicele 2 la anexa V.

   Serviciile tehnice furnizează, la cerere, toate informațiile și documentele relevante, necesare pentru a permite autorității să verifice respectarea respectivelor cerințe.

   Serviciile tehnice informează fără întârziere autoritatea de omologare cu privire la orice modificări, în special modificări în ceea ce privește personalul, instalațiile, filialele sau subcontractanții care pot afecta respectarea de către acesta a cerințelor prevăzute la articolele 72-76, la articolele 84 și 85, precum și în apendicele 2 la anexa V, sau cu privire la capacitatea lor de a efectua sarcinile de evaluare a conformității referitoare la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pentru care au fost desemnate.

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

3. Autoritatea de omologare de tip a statului membru în care este stabilit serviciul tehnic se asigură că serviciul tehnic îndeplinește obligațiile prevăzute la punctul 2, cu excepția cazului în care există un motiv legitim pentru a nu proceda astfel.

   În cazul în care autoritatea de omologare de tip a statului membru în care este stabilit serviciul tehnic invocă un motiv legitim, informează Comisia cu privire la această situație.

   Comisia se consultă fără întârziere cu statele membre. Pe baza evaluării respective, Comisia decide, prin intermediul unui act de punere în aplicare, dacă motivul legitim este considerat justificat sau nu. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

   Serviciul tehnic sau autoritatea de omologare de tip poate solicita ca orice informații transmise autorităților unui alt stat membru sau Comisiei să fie tratate confidențial.

3. Cel puțin o dată la 30 luni, autoritatea de omologare de tip evaluează dacă fiecare serviciu tehnic aflat în responsabilitatea sa continuă să îndeplinească cerințele stabilite la articolele 72-76, la articolele 84 și 85, precum și în apendicele 2 la anexa V. Această evaluare include o vizită la sediul fiecărui serviciu tehnic de care este responsabilă.

   În termen de două luni de la data finalizării prezentei evaluări a serviciului tehnic, statele membre raportează Comisiei și celorlalte state membre cu privire la aceste activități de monitorizare. Aceste rapoarte conțin un rezumat al evaluării care este pus la dispoziția publicului.

4. La cinci ani de la notificarea unui serviciu tehnic, și, ulterior, la fiecare cinci ani, evaluarea menită să stabilească dacă serviciul tehnic încă respectă cerințele prevăzute la articolele 72-76, la articolele 84 și 85, precum și în apendicele 2 la anexa V se efectuează de către autoritatea de omologare de tip a statului membru în care este

stabilit serviciul tehnic și de o echipă de evaluare în comun desemnată în conformitate cu procedura descrisă la articolul 77 alineatele (1) - (4).

Articolul 81
Contestarea competenței serviciilor tehnice

1. Comisia investighează toate cazurile în care i se atrage atenția asupra unei probleme privind competența unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin în temeiul prezentului regulament. De asemenea, ea poate începe astfel de investigații din proprie inițiativă.

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

2. Comisia consultă autoritatea de omologare de tip a statului membru în care este stabilit serviciul tehnic în cadrul anchetei menționate la punctul 1. Autoritatea de omologare de tip a statului membru respectiv furnizează Comisiei, la cerere, toate informațiile relevante legate de performanță și conformitatea serviciului tehnic în cauză cu cerințele privind independența și competența.

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

4. În cazul în care Comisia constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește cerințele pentru desemnarea sa sau că este responsabil pentru oricare dintre încălcările menționate la alineatul (1), ea informează în consecință statul membru al autorității de omologare de tip.

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

   În cazul în care statul membru nu ia măsurile restrictive necesare, Comisia poate, prin intermediul actelor de punere în aplicare, să suspende, să restricționeze sau să retragă desemnarea serviciului tehnic în cauză. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2). Comisia notifică statul membru în cauză cu privire la decizia sa și actualizează informațiile publicate în temeiul articolul 78 alineatul (4).

Articolul 82
Schimbul de informații cu privire la evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice

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

2. Autoritățile de omologare se informează reciproc și informează Comisia cel târziu la doi ani după intrarea în vigoare a prezentului regulament cu privire la lista-model cu acțiuni de îndeplinit în cursul evaluării utilizată în conformitate cu articolul 77 alineatul (1), iar ulterior, cu privire la adaptările acestei liste până la adoptarea de către Comisie a unei liste cu acțiuni de îndeplinit în cursul evaluării armonizate.

Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare pentru a stabili modelul pentru lista cu acțiuni de îndeplinit în cursul evaluării. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

3. În cazul în care rapoartele de evaluare menționate la articolul 77 alineatul (3) indică discrepanțe între practicile generale ale autorităților de omologare de tip, statele membre sau Comisia pot solicita un schimb de informații.

4. Schimbul de informații trebuie coordonat de Forumul menționat la articolul 10.

Articolul 83
Cooperarea cu organismele naționale de acreditare

7. În cazul în care desemnarea unui serviciu tehnic se bazează pe acreditare în sensul Regulamentului (CE) nr. 765/2008, statele membre se asigură că organismul național de acreditare care a acreditat un anumit serviciu tehnic este informat de către autoritățile de omologare de tip cu privire la rapoartele referitoare la incidente și la alte informații aferente aspectelor aflate sub controlul serviciului tehnic în cazul în care informațiile pot fi relevante pentru evaluarea performanței serviciului tehnic.

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

Articolul 84
Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice

1. Serviciile tehnice își desfășoară activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 72 alineatul (1).

2. Serviciile tehnice respectă în orice moment toate obligațiile următoare:

(a) permit autorității lor de omologare să observe serviciul tehnic în timpul evaluării conformității;

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

3. În cazul în care un serviciu tehnic constată că un producător nu respectă cerințele stabilite în prezentul regulament, el informează în consecință autoritatea de omologare, pentru ca aceasta să solicite producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare. Autoritatea de omologare refuză să emită un certificat de omologare de tip în cazul în care nu au fost luate măsurile corective corespunzătoare.

Articolul 85
Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea

1. Serviciile tehnice informează autoritățile lor de omologare în ceea ce privește:

(a) orice neconformitate observată care poate implica un refuz, o restricționare, o suspendare sau o retragere a certificatului de omologare de tip;

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

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

2. La cererea autorității lor de omologare, serviciile tehnice furnizează informații cu privire la activitățile efectuate în limita domeniului de aplicare al desemnării, precum și cu privire la orice altă activitate efectuată, inclusiv în ceea ce privește activitățile transfrontaliere și subcontractările.

Articolul 86
Taxe naționale pentru costurile aferente activităților exercitate de autoritățile care acordă omologarea de tip

1. Statele membre percep taxe cu privire la serviciile tehnice desemnate care solicită să fie stabilite pe teritoriul lor să acopere, integral sau parțial, costurile aferente activităților exercitate de autoritățile naționale responsabile de serviciile tehnice în conformitate cu prezentul regulament.

2. Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare prin care se stabilește structura și nivelul taxelor menționate la alineatul (1), ținând cont de obiectivele siguranței și protejării sănătății umane și a mediului, sprijinirii inovării și rentabilității. Atunci când se stabilește nivelul corespunzător al taxelor, se acordă o atenție specială serviciilor tehnice care au transmis un certificat valabil eliberat de organismul național de acreditare menționat la articolul 83 și serviciilor tehnice care sunt întreprinderi mici și mijlocii, astfel cum sunt definite în Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei. [29]. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 87 alineatul (2).

CAPITOLUL XVI
COMPETENȚE DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI COMPETENȚE DELEGATE

Articolul 87
Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule. 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.

Articolul 88
Exercitarea competențelor delegate

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

2. Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 4 alineatul (2), articolul 5 alineatul (2), articolul 10 alineatul (3), articolul 22 alineatul (3), articolul

[29] Recomandarea Comisiei din 6 mai 2003 privind definirea microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii (JO L 124, 20.5.2003, p. 36).

24 alineatul (3), articolul 25 alineatul (5), articolul 26 alineatul (2), articolul 28 alineatul (5), articolul 29 alineatul (6), articolul 34 alineatul (2), articolul 55 alineatele (2) și (3), articolul 56 alineatul (2), articolul 60 alineatul (3), articolul 65 alineatul (10), articolul 76 alineatul (4) și la articolul 90 alineatul (2) se conferă Comisiei pe o perioadă de timp nedeterminată de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (2), articolul 5 alineatul (2), articolul 10 alineatul (3), articolul 22 alineatul (3), articolul 24 alineatul (3), articolul 25 alineatul (5), articolul 26 alineatul (2), articolul 28 alineatul (5), articolul 29 alineatul (6), articolul 34 alineatul (2), articolul 55 alineatele (2) și (3), articolul 56 alineatul (2), articolul 60 alineatul (3), articolul 65 alineatul (10), articolul 76 alineatul (4) și articolul 90 alineatul (2) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte începând din ziua următoare publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară precizată în decizie. Decizia nu afectează validitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (2), articolului 5 alineatul (2), articolului 10 alineatul (3), articolului 22 alineatul (3), articolului 24 alineatul (3), articolului 25 alineatul (5), articolului 26 alineatul (2), articolului 28 alineatul (5), articolului 29 alineatul (6), articolului 34 alineatul (2), articolului 55 alineatele (2) și (3), articolului 56 alineatul (2), articolului 60 alineatul (3), articolului 65 alineatul (10), articolului 76 alineatul (4) și articolului 90 alineatul (2) intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea actului către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

CAPITOLUL XVII
DISPOZIȚII FINALE

Articolul 89
Sancțiuni

1. Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării de către operatorii economici și serviciile tehnice a obligațiilor prevăzute în prezentul regulament, în special articolele 11 la 19 și 72 la 76, 84 și 85 și iau toate măsurile necesare pentru a garanta faptul că acestea sunt puse în aplicare. Sancțiunile prevăzute sunt eficace, proporționale și disuasive.

2. Printre tipurile de încălcări de către operatorii economici și serviciile tehnice care fac obiectul unei sancțiuni se numără cel puțin următoarele:

   (a) falsul în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de retragere de pe piață;

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

(c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate sau la refuzul sau retragerea certificatului de omologare de tip;

3. Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la punctul 2, tipurile de încălcări din partea operatorilor economici care sunt, de asemenea, supuse unor sancțiuni sunt cel puțin următoarele:

(a) refuzul de a acorda accesul la informații;

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

4. Statele membre notifică Comisiei dispozițiile de punere în aplicare menționate la alineatele (1) - (3) până la zz/ll/aaaa [*OP: A se introduce data: 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament*] și notifică fără întârziere Comisiei orice modificare ulterioară care afectează aceste dispoziții.

5. Statele membre prezintă anual Comisiei un raport cu privire la sancțiunile pe care le-au impus.

Articolul 90
Penalități administrative

1. În cazul în care în urma verificării conformității de către Comisie menționate la articolul 9 alineatele (1) și (4) sau la articolul 54 alineatul (1) se constată neconformitatea vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate cu cerințele stabilite în prezentul regulament, Comisia poate impune amenzi administrative pentru operatorul economic în cauză pentru încălcarea prezentului regulament. Sancțiunile administrative prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. În special amenzile trebuie să fie proporționale cu numărul vehiculelor neconforme înmatriculate pe piața Uniunii, sau numărul de sisteme, componente sau unități tehnice separate puse la dispoziție pe piața Uniunii.

Amenzile administrative impuse de Comisie nu trebuie să fie în plus față de sancțiunile impuse de statele membre în conformitate cu articolul 89 pentru aceeași încălcare și nu trebuie să depășească 30 000 EUR pentru un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.

2. Comisia poate adopta acte delegate în conformitate cu articolul 88 pentru a stabili metodele de calcul și de colectare a amenzilor administrative menționate la punctul 1.

3 Cuantumurile amenzilor administrative trebuie să fie considerate ca venituri la bugetul general al Uniunii Europene.

Articolul 91
Modificări la Regulamentul (CE) nr. 715/2007

1. Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se modifică după cum urmează:

(1) Titlul regulamentului se înlocuiește cu următorul text:

„Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6)”;

(2) La articolul 1, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

‘2. În afară de aceasta, prezentul regulament stabilește norme privind conformitatea în funcționare, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele OBD ale vehiculului și măsurarea consumului de combustibil.”;

(3) La articolul 3, punctele 14 și 15 se elimină;

(4) Articolele 6-9 se elimină;

(5) La articolul 13 alineatul (2), se elimină litera (e).

(6) Se introduce următorul articol 11 a:

„*Articolul 11 a*

1. Pe baza unor eșantioane adecvate și reprezentative, autoritățile de omologare trebuie să verifice că

(a) vehiculele care au intrat în funcțiune sunt conforme cu emisiile de CO_2 și valorile consumului de combustibil înregistrate în certificatele de omologare de tip și în certificatele de conformitate;

(b) emisiile de CO_2 și valorile consumului de combustibil determinate prin procedura de încercare aplicabilă sunt reprezentative pentru emisiile măsurate în condiții reale de trafic.

2. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile de verificare menționate la literele (a) și (b), precum și orice acțiune necesară pentru a lua în considerare rezultatul acestor verificări. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul […].”

2. Trimiterile la dispozițiile eliminate din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 1 din anexa XVIII la prezentul regulament.

Articolul 92
Modificări la Regulamentul (CE) nr. 595/2009

1. Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se modifică după cum urmează:

(1) La articolul 1, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

‘2. Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme privind conformitatea în funcționare a vehiculelor și a motoarelor, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele OBD ale vehiculului, măsurarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO2 și accesibilitatea informațiilor referitoare la sistemul OBD al vehiculului.”

(2) La articolul 3, punctele 11 și 13 se elimină;

(3) Articolul 6 se elimină;

(4) La articolul 11 alineatul (2), se elimină litera (e).

2. Trimiterile la dispozițiile eliminate din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 2 din anexa XVIII la prezentul regulament.

Articolul 93
Modificări aduse Regulamentului (CE) nr. 692/2008

1. Anexa XIV la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 se elimină.

2. Trimiterile la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 3 din anexa XVIII la prezentul regulament.

Articolul 94
Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 582/2011

1. Regulamentul (UE) nr. 582/2011 se modifică după cum urmează:

(1) Articolele 2a-2h se elimină;

(2) Anexa XVII se elimină.

2. Trimiterile la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 4 din anexa XVIII la prezentul regulament.

Articolul 95
Abrogarea Directivei 2007/46/CE

Directiva 2007/46/CE se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 201X.

Trimiterile la Directiva 2007/46/CE se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 5 din anexa XVIII la prezentul regulament.

Articolul 96
Dispoziții tranzitorii

1. Prezentul regulament nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul sau omologare UE de tip acordată vehiculelor sau sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de [*OP: vă rugăm să introduceți data de aplicare menționată la articolul 98*].

2. Autoritățile de omologare acordă extinderi și revizuiri ale omologărilor de tip pentru întregul vehicul și ale omologărilor UE de tip vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate menționate la alineatul (1), în conformitate cu articolele 31 și 32 din prezentul regulament.

3. Valabilitatea omologărilor de tip ale întregului vehicul menționate la alineatul (1) încetează cel târziu la [*OP: vă rugăm să introduceți data, care ar trebui să fie data de aplicare menționată la articolul 98 + 5 ani],* iar autoritățile de omologare pot reînnoi aceste omologări de tip pentru întregul vehicul numai în temeiul dispozițiilor articolului 33 din prezentul regulament.

4. Serviciile tehnice desemnate deja înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament fac obiectul evaluării menționate la articolul 77.

Desemnarea serviciilor tehnice desemnate deja înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament se reînnoiește în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, în cazul în care acele servicii tehnice respectă cerințele relevante stabilite în prezentul regulament.

Valabilitatea desemnării serviciilor tehnice efectuate înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament încetează în termen de cel mult doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Articolul 97
Raportarea

1. Până la 31 decembrie 20XX [*OP: vă rugăm să introduceți anul, care ar trebui să fie anul de aplicare menționat la articolul 98 + 5 ani*], statele membre informează Comisia cu privire la aplicarea procedurilor de omologare de tip și de supraveghere a pieței stabilite în prezentul regulament.

2. Pe baza informațiilor comunicate la alineatul (1), Comisia prezintă în fața Parlamentului European și a Consiliului, până la 31 decembrie 20yy, un raport de evaluare privind aplicarea prezentului regulament, inclusiv privind modul de funcționare a verificării conformității în temeiul articolului 9. *[OP: vă rugăm să introduceți anul, care ar trebui să fie anul 20xx menționat la alineatul (1) + 1 an]*

Articolul 98
Intrare în vigoare și aplicare

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

Acesta se aplică de la 1 ianuarie 201X.

Cu toate acestea, începând cu [...] [*OP*: *vă rugăm să introduceți data: 12 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.*], autoritățile naționale nu refuză acordarea omologării UE de tip sau a omologării naționale de tip pentru un nou tip de vehicul și nu pot interzice înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în funcțiune a unui vehicul nou care respectă dispozițiile prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, dacă acest lucru e solicitat de producător.

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

1.4. Obiectiv(e)

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.6. Durata și impactul financiar

1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

2.2. Sistemul de gestiune și de control

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.4. Compatibilitatea cu actualul cadru financiar multianual

3.2.5. Contribuția terților

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

1.4. Obiectiv(e)

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.6. Durata și impactul financiar

1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

2.2. Sistemul de gestiune și de control

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.4. Compatibilitatea cu actualul cadru financiar multianual

3.2.5. Contribuția terților

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

Propunere de regulament al Parlamentului European și a Consiliului pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a unor sisteme, componente și unități tehnice separate destinate acestor tipuri de vehicule

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB[30]

Piață internă, industrie, antreprenoriat și IMM-uri - piața internă de bunuri și servicii

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

☒Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă**

☐Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare**[31]

☐Propunerea/inițiativa se referă la **prelungirea unei acțiuni existente**

☐ Propunerea/inițiativa se referă la o **acțiune reorientată către o acțiune nouă**

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă

Propunerea urmărește să contribuie la obiectivul general de a asigura o piață internă deschisă pentru bunuri și servicii care să ducă la creștere economică și ocuparea forței de muncă

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

Obiectivul specific nr. 1: Să revizuiască periodic legislația în vigoare a pieței interne în anumite sectoare și să propună noi inițiative, ori de câte ori este necesar

Obiectivul specific nr. 2: : Să asigure aplicarea corectă a legislației europene

Obiectivul specific nr. 3: Întreprinderile din UE să beneficieze de condiții echitabile de reglementare și acces pe piață coerent la nivel internațional

Activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

Piața internă de bunuri

[30] ABM (*activity based management*): gestiune pe activități; ABB (*activity based budgeting*): întocmirea bugetului pe activități.

[31] Astfel cum sunt menționate la articolul 54 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa ar trebui să le aibă asupra beneficiarilor vizați/ grupurilor vizate.

– cetățenii europeni (utilizatorii de vehicule, precum și alți utilizatori ai drumurilor) ar trebui să beneficieze de măsuri al căror scop este să evite o performanță slabă din punctul de vedere al siguranței și al mediului a autovehiculelor în acele cazuri în care sunt implicate produse nesigure și neconforme din sectorul autovehiculelor, care contribuie la accidente rutiere și la calitatea slabă a aerului, ambele tipuri de produse fiind vătămătoare pentru sănătate.

– operatorii economici din lanțul de aprovizionare a sectorului autovehiculelor ar trebui să beneficieze de măsuri care vizează eliminarea unor condiții de concurență inechitabile și neloiale din partea celor care ignoră sau care nu respectă regulile jocului. IMM-urile din sectorul autovehiculelor sunt cele mai vulnerabile în ceea ce privește disfuncționalitățile pieței și deficiențele de reglementare și se acordă o atenție deosebită impactului potențial pe care măsurile preconizate le pot avea asupra lor.

– Autoritățile naționale de aplicare a legii trebuie să beneficieze de măsuri menite să abordeze deficiențele în materie de reglementare și să evite acumularea de sarcini suplimentare pentru a remedia aceste deficiențe prin luarea de măsuri corective împotriva produselor neconforme și nesigure de pe piețele lor.

1.4.4. Indicatori de rezultat și de impact

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.

– modificări ale punctelor de vedere/reclamațiilor consumatorilor primite de autoritățile care asigură aplicarea legislației referitoare la autovehicule și la piese ale acestora;

– modificări ale numărului/procentului de produse neconforme și nesigure prezente pe piața UE și destinate autovehiculelor (de exemplu în raport cu cele din studiile existente);

– modificări ale numărului/procentului de măsuri de salvgardare luate de autoritățile UE împotriva produselor neconforme și nesigure provenite atât de la producători/importatori din interiorul UE, cât și de la cei din afara ei (adică luarea în considerare a cerințelor de trasabilitate mai strictă a produselor destinate autovehiculelor);

– modificări ale tendințelor notificărilor RAPEX care vizează vehicule; precum și

– modificări ale tendințelor retragerilor voluntare de pe piață ale autovehiculelor (ca indicator al eficacității opțiunilor de politică reținute în reducerea numărului de produse care prezintă riscuri de siguranță sau de mediu destinate autovehiculelor de pe piață).

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerință (cerințe) de îndeplinit pe termen scurt sau lung

Cadrul de reglementare existent este criticat pentru că nu garantează în mod suficient evaluări ex-ante eficace ale conformității și controale eficiente efectuate ulterior introducerii pe piață. Criticile au apărut în urma constatărilor din septembrie 2015

conform cărora, timp de mai mulți ani, grupul VW a manipulat comenzile din dispozitivele de tratare a gazelor de evacuare.

Ca răspuns la această observație și la punctele slabe identificate în evaluarea cadrului omologării de tip, prezenta propunere conține o gamă largă de măsuri referitoare la:

- trasabilitatea produselor și rolul și responsabilitățile operatorilor economici în lanțul de aprovizionare;

- responsabilitățile și cooperarea între diferitele autorități naționale implicate în punerea în aplicare a legislației de armonizare tehnică pentru autovehicule;

- calitatea omologării de tip și a sarcinilor de evaluare a conformității efectuate de către serviciile tehnice;

- procedurile de salvgardare și dispozițiile pentru retragerea vehiculelor, și

- procedurile pentru asigurarea conformității producției.

1.5.2. Valoarea adăugată a implicării UE

Statele membre sunt responsabile pentru punerea în aplicare a legislației pe teritoriul lor, asigurarea unei abordări coordonate și armonizate pe baza criteriilor aplicabile în mod obișnuit și aplicate uniform de către statele membre este esențială pentru menținerea unor condiții de concurență echitabile în întreaga UE prin intermediul unei interpretări, puneri în aplicare și asigurări a respectării cerințelor de omologare de tip armonizate, sprijinite de dispoziții armonizate privind supravegherea pieței pentru a pune la dispoziția statelor membre mijloacele adecvate în vederea efectuării unor controale după introducerea pe piață și pentru a lua măsuri comune de remediere în cazul constatării prezenței unor produse neconforme și nesigure pe piață.

1.5.3. Învățăminte desprinse din experiențe anterioare similare

Actualele directive referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor au făcut obiectul unei revizuiri în 2007. Cu toate acestea, experiența legată de punerea în aplicare a demonstrat că mecanismele pentru a asigura o punere în aplicare armonizată și executarea nu sunt suficient de solide. Au apărut diferențe considerabile în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor, subminând astfel obiectivul principal al directivei, și anume obținerea unui nivel corespunzător de siguranță și de performanțe ecologice ale autovehiculelor.

1.5.4. Compatibilitatea și posibila sinergie cu alte instrumente corespunzătoare:

Este de așteptat o creștere a coerenței cu alte acte legislative în domeniul omologării de tip (de exemplu, în ceea ce privește tractoarele agricole și motocicletele), care au fost revizuite în 2013.

Se preconizează sinergii în materie de supraveghere a pieței, bazându-se pe principiile și dispozițiile de referință standard ale Regulamentului NCL 765/2008 și ale Deciziei 768/2008.

1.6. Durata și impactul financiar

☐Propunere/inițiativă pe **durată determinată**

– ☐ Propunere/inițiativă în vigoare din [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA

– ☐ Impact financiar din AAAA până în AAAA

☒Propunere/inițiativă pe **durată nedeterminată**

– Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2017 până în 2020,

– urmată de o perioadă de funcționare în regim de croazieră.

1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)[32]

☒**Gestiune directă** asigurată de către Comisie

– ☒prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;

– ☐ prin intermediul agențiilor executive;

☐**Gestiune partajată** cu statele membre

☐**Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

– ☐țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;

– ☐organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);

– ☐BEI și Fondului european de investiții;

– ☐organismelor menționate la articolele 208 și 209 din Regulamentul financiar;

– ☐organismelor de drept public;

– ☐organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să prezinte garanții financiare adecvate;

– ☐organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care prezintă garanții financiare adecvate;

– ☐persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, identificate în actul de bază relevant.

– *Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații".*

Observații

Comisia intenționează să asigure implementarea măsurilor în cauză prin gestiunea centralizată directă prin propriile sale servicii, în special prin intermediul JRC pentru sprijinul tehnic și științific, aceasta va fi reglementată prin intermediul instrumentului privind acordul administrativ.

[32] Explicațiile privind modurile de gestiune, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente acestor dispoziții.

Comitetul tehnic pentru autovehicule (CTAV), instituit de prezentul regulament, și Forumul prevăzut la articolul 10 vor oferi o platformă pentru a discuta aspecte referitoare la punerea în aplicare a cadrului de reglementare consolidat pentru omologarea de tip și supravegherea pieței autovehiculelor.

Statele membre vor trebui să raporteze anual Comisiei sancțiunile pe care le-au pus în aplicare.

La cinci ani după intrarea în vigoare, statele membre informează Comisia în privința aplicării procedurilor de omologare de tip și de supraveghere a pieței stabilite în prezentul regulament. Pe baza informațiilor respective, Comisia trebuie să prezinte rapoarte Parlamentului European și Consiliului cu privire la punerea în aplicare a noului regulament.

2.2. Sistemul de gestiune și de control

2.2.1. Riscul (riscurile) identificat(e).

Măsurile propuse pentru limitarea duratei de valabilitate a desemnării serviciilor tehnice ar putea duce la o penurie temporară de servicii tehnice și la întârzieri pentru producători în ceea ce privește omologarea produselor lor.

2.2.2. Informații privind sistemul de control intern instituit.

Introducerea unei supravegheri coordonate a serviciilor tehnice va fi însoțită de dispoziții tranzitorii adaptate pentru a permite serviciilor tehnice desemnate în temeiul Directiva 2007/46/CE să le fie reînnoită desemnarea în conformitate cu dispozițiile noului regulament, într-un interval de doi ani de la data intrării în vigoare a regulamentului. Comisia creează orientări pentru a garanta operabilitatea proporțională și funcțională a noului mecanism de supraveghere.

2.2.3. Estimarea costurilor și a beneficiilor controalelor și evaluarea nivelului prevăzut de risc de eroare

Costurile de supraveghere pentru mecanismul de control vor consta în participarea experților din statele membre ale UE și a reprezentantului Comisiei la audituri comune ale serviciilor tehnice. Beneficiul va consta în asigurarea unui înalt nivel de fiabilitate în îndeplinirea activităților de evaluare a conformității efectuate de către serviciile tehnice.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.

Pe lângă aplicarea tuturor mecanismelor de control reglementar, serviciile Comisiei vor elabora o strategie antifraudă, în conformitate cu strategia antifraudă a Comisiei (SAFC) adoptată la 24 iunie 2011, pentru a se asigura că, printre altele, controalele lor interne antifraudă sunt pe deplin aliniate cu SAFC și că abordarea gestionării riscului de fraudă este axată pe identificarea zonelor cu risc de fraudă și a răspunsurilor adecvate, în special în ceea ce privește finanțarea activităților de punere

în aplicare a prezentului regulament. În particular, vor fi puse în aplicare o serie de măsuri, cum ar fi:

- deciziile, acordurile și contractele care rezultă din finanțarea activităților de punere în aplicare a regulamentului vor acorda în mod expres Comisiei, inclusiv OLAF și Curții de Conturi, dreptul de a efectua audituri, controale și inspecții la fața locului;

- în timpul etapei de evaluare a unei cereri de propuneri/oferte, inițiatorii și ofertanții vor fi verificați în raport cu criteriile de excludere publicate pe baza declarațiilor și a sistemului de avertizare timpurie (EWS);

În plus, Comisia va controla aplicarea strictă a normelor privind conflictul de interese în legătură cu acțiunile de punere în aplicare în temeiul prezentului regulament.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielii	Contribuție			
	Capitolul 02.03 Piața internă de bunuri și servicii	Dif./ Nedif.[33]	din țări AELS[34]	din țări candidate[35]	din țări terțe	În sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
1a	02.03.01Funcționarea și dezvoltarea pieței interne de bunuri și servicii	Dif.	DA	NU	NU	NU

[33] Dif.=credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.
[34] AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.
[35] Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Acțiunile prevăzute în prezentul proiect de propunere de regulament nu vor avea niciun impact asupra bugetului UE dincolo de creditele prevăzute deja în programul financiar oficial al Comisiei întrucât orice cerințe privind resursele financiare ar trebui să fie îndeplinite prin veniturile alocate și redistribuire.

3.2.2. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	1a	Competitivitate pentru creștere și locuri de muncă

DG: GROW			Anul **2017**	Anul **2018**	Anul **2019**	Anul **2020**	**TOTAL anii 2017-2020**	Anii următori[36]
•Credite operaționale								
Numărul liniei bugetare: 02.03.01	Angajamente	(1)	9.450	9.285	9.020	6.557	**34.312**	6.594
	Plăți	(2)	5.600	9.835	9.170	9.707	**34.312**	
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe[37]								
Numărul liniei bugetare		(3)						
TOTAL credite pentru DG GROW	Angajamente	=1+1a +3	9.450	9.285	9.020	6.557	**34.312**	6.594
	Plăți	=2+2a	5.600	9.835	9.170	9.707	**34.312**	

[36] Pentru perioada care începe după 31 decembrie 2020, suma face obiectul cadrului financiar multianual în vigoare pentru perioada care începe în 2021, în conformitate cu articolul 312 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

[37] Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

		+3						

•TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	9.450	9.285	9.020	6.557	**34.312**	6.594
	Plăți	(5)	5.600	9.835	9.170	9.707	**34.312**	
•TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe		(6)						
TOTAL credite la RUBRICA 1a din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+ 6	9.450	9.285	9.020	6.557	**34.312**	6.594
	Plăți	=5+ 6	5.600	9.835	9.170	9.707	**34.312**	

Rubrica din cadrul financiar multianual	**5**	„Cheltuieli administrative”

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul **2017**	Anul **2018**	Anul **2019**	Anul **2020**	**TOTAL anii 2017-2020**	Anii următori[38]
DG: GROW							
•Resurse umane		1.206	1.206	1.206	1.206	**4.824**	1.206
•Alte cheltuieli administrative		0.235	0.240	0.244	0.249	**0.968**	0.254
TOTAL DG GROW	Credite	1.441	1.446	1.450	1.455	**5.792**	1.460

TOTAL credite de la RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	1.441	1.446	1.450	1.455	**5.792**	1.460

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul **2017**	Anul **2018**	Anul **2019**	Anul **2020**	**TOTAL anii 2017-2020**	**Anii următori**
TOTAL credite de la RUBRICILE 1-5 din cadrul financiar multianual	Angajamente	10.891	10.731	10.470	8.012	**40.104**	8.054
	Plăți	7.041	11.281	10.620	11.262	**40.104**	**1.460**

[38] Pentru perioada care începe după 31 decembrie 2020, suma se supune cadrului financiar multianual în vigoare pentru perioada care începe în 2021, în conformitate cu articolul 312 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale

– ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

obiectivele și realizările			Anul **2017**		Anul **2018**		Anul **2019**		Anul **2020**		**TOTAL anii 2017-2020**	Anii următori	
			REALIZĂRI										
⇩	Tip[39]	Costuri medii	Nu	Costuri	Nu	Costuri	Nu	Costuri	Nu	Costuri	**Nr. total**	Costuri totale	Costuri
OBIECTIVUL SPECIFIC Nr. 1[40]...			Instituirea unor mecanisme pentru a asigura o punere în aplicare și o aplicare armonizată a omologării de tip și a normelor de supraveghere a pieței în toate statele membre cu o gestionare sustenabilă, eficientă și credibilă la nivelul UE, cu acces la expertiza științifică și tehnică internă și externă, care să permită o mai bună coordonare, cooperare și partajarea resurselor între autoritățile de aplicare a legii din statele membre										
- Realizare	TCMV și reuniuni ale Forumului de executare		20 de zile de reuniuni	0.500	20 de zile de reuniuni	0.510	20 de zile de reuniuni	0.520	20 de zile de reuniuni	0.530	**2.06**	20 de zile de reuniuni	0.541
- Realizare	Sprijin tehnic și științific (JRC)			7.700		7.500		7.200		4.700	**27.100**		4.700
- Realizare	Audituri/evaluări comune ale serviciilor tehnice			1.250		1.275		1.300		1.327	**5.152**		1.353
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1				9.450		9.285		9.020		6.557	**34.312**		6.594
COSTURI TOTALE				9.450		9.285		9.020		6.557	**34.312**		6.594

39 Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de străzi construiți etc.).

40 Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)…”

3.2.4. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.4.1. Sinteză

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ

– ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul 2017	**Anul 2018**	**Anul 2019**	**Anul 2020**	**Total anii 2017-2020**	Anii următori
RUBRICA 5din cadrul financiar multianual						
Resurse umane (DG-GROW)	1.206	1.206	1.206	1.206	**4.824**	1.206
Alte cheltuieli administrative (DG-GROW)	0.235	0.240	0.244	0.249	**0.968**	0.254
Subtotal RUBRICA 5din cadrul financiar multianual	1.441	1.446	1.450	1.455	**5.792**	1.460

În afara RUBRICII 5[41]din cadrul financiar multianual						
Resurse umane						
Alte cheltuieli de natură administrativă						
Subtotal în afara RUBRICII 5din cadrul financiar multianual						

TOTAL	1.441	1.446	1.450	1.455	**5.792**	1.460

Necesarul de credite în materie de resurse umane și alte cheltuieli cu caracter administrativ vor fi acoperite de creditele DG GROW care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

[41] Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.4.2. Necesarul de resurse umane estimat

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.

– ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări în echivalent normă întreagă

		Anul **2017**	Anul **2018**	Anul **2019**	Anul **2020**	Anii următori[42]
•Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)						
02 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)		9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)
XX 01 01 02 (în delegații)						
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)						
10 01 05 01 (cercetare directă)						
•Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)[43]						
XX 01 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global")						
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT și JED în delegații)						
XX 01 04 **yy** [44]	- la sediu					
	- în delegații					
XX 01 05 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)						
10 01 05 02 (AC, END, INT - cercetare directă)						
Alte linii bugetare (a se preciza)						
TOTAL		9	9	9	9	9

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi acoperit de efectivele de personal ale DG GROW care sunt deja alocate sarcinii de administrare a actualului cadru de omologare și/sau care au fost redistribuite în cadrul sau în afara DG (necesarul estimat: 6 AD/FTE și 3 AST/FTE).

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și personal temporar	Controlul implementării corespunzătoare și al asigurării aplicării prezentului regulament; redactarea actelor delegate/ de punere în aplicare și a orientărilor; organizarea și supravegherea unor „evaluări în comun" din partea serviciilor tehnice și controlul procesului de desemnare și de monitorizare de către statele membre; coordonarea activităților de supraveghere a pieței la nivelul UE
Personal extern	

42 A se vedea nota de subsol nr. 38.

43 AC = agent contractual; AL = agent local; END= expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenții de muncă temporară; JED = expert tânăr în delegații.

44 Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA").

3.2.5. Compatibilitatea cu actualul cadru financiar multianual

– ☒ Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual existent.

– ☐ Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizându-se liniile bugetare în cauză și sumele aferente. [...]

– ☐ Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea cadrului financiar multianual.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare în cauză, precum și sumele aferente. [...]

3.2.6. Contribuția terților

– Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților.

– ☒Propunerea/inițiativa prevede cofinanțare, estimată în cele ce urmează:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul **2017**	Anul **2018**	Anul **2019**	Anul **2020**	Total	Anii următori
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea*: Statele membre, prin intermediul structurii taxelor lor naționale, își finanțează activitățile de supraveghere a pieței și de omologare de tip și contribuie la costurile legate de încercările independente de verificare a conformității de către Comisie*						
TOTAL credite cofinanțate	7.700	7.500	7.200	4.700	27.100	xx

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

– ☐ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.

– ☒ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:

– ☐ asupra resurselor proprii

– ☒ asupra diverselor venituri (contribuții din partea statelor membre astfel cum este indicat în secțiunea 3.2.5)

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei[45]						
		Anul **2017**	Anul **2018**	Anul **2019**	Anul **2020**			
Articolul 6600		7.700	7.500	7.200	4.700			

Pentru diversele venituri alocate, a se preciza linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

02.0301 Funcționarea și dezvoltarea pieței interne de bunuri și servicii

A se preciza metoda de calcul a impactului asupra veniturilor.

[...]

[45] În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea unei cote de 25 % pentru costuri de colectare.