|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **A. Titlul actului comunitar, subiectul reglementat şi scopul acestuia**   **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) (publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 263 din 9.10.2007, p. 1-160).**  ***Directive 2007/46/EC of the European Parliament And of the Council of 5 September 2007 establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles (published in Official Journal of the European Union no. L 263/1 from 9.10.2007, p. 1–33).***  Directiva menționată stabilește cerințele cadru pentru implementarea procedurii de omologare comunitare bazată pe principiul armonizării complete, precum și cerințele tehnice aplicabile sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate și vehiculelor.  *This directive establishes requirements for the implementation of the harmonized framework for the approval of motor vehicles and applicable technical requirements for systems, components and separate technical units intended for such vehicles (published in Official Journal of the European Union no. L 60 from 2.3.2013, p. 166 - 242).*  **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 (publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 60 din 2.3.2013, p. 166 - 242).**  ***Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles Text with EEA relevance (published in Official Journal of the European Union no. L 60 from 2.3.2013, p. 166 - 242).***  Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative privind omologarea de tip a tuturor vehiculelor cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi.  *This Regulation establishes the administrative and technical requirements for the type-approval of all new two-or three-wheel vehicles and quadricycles, systems, components and separate technical units*  **Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 60 din 2.3.2013, p. 115-165)**  ***Regulation (EU) No 167/2013 of the European Parliament and of the Council of 5 February 2013 on the approval and market surveillance of agricultural and forestry vehicles (published in Official Journal of the European Union no. L 60 from 2.3.2013, p. 115 - 165).***  Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative pentru omologarea de tip a tuturor vehiculelor agricole și forestiere sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate pentru acestea  *This Regulation establishes the administrative and technical requirements for the type-approval of all new agricultural and forestry vehicles, systems, components and separate technical units* | | | | | | | |
| **2.Titlul actului normativ național, subiectul reglementat și scopul acestuia**  **Lege cu privire la supravegherea pieței și omologarea vehiculelor**  ***Law on market surveillance and type-approval of vehicles***    Legea reprezintă cadrul legal necesar pentru crearea sistemului național de omologare a vehiculelor.  Obiective legii sunt:  - Stabilirea structurii sistemului național de omologare;  - Drepturile și obligațiile producătorilor, importatorilor, consumatorilor;  - Cerințe față de serviciile tehnice;  - Modul de desemnare a serviciilor tehnice;  - Plasarea pe piață a vehiculelor și pieselor componente ale acestora.  *Law establishes the necessary legal framework for the national vehicle type approval system.*  *Main objectives of the law are:*   * *Establishment of the structure of the national vehicle type approval system;* * *Rights and obligations of manufacturer, importers, consumers;* * *Requirements relating to technical services;* * *Designation and notification of technical services;* * *Access to the market for vehicles and components.* | | | | | | | |
| **3. Gradul de compatibilitate:**  **PARȚIAL COMPATIBIL** | | | | | | | |
| **Prevederile actului normativ național *(capitolul, articolul, subparagraful,  punctul etc.)*** | **Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare  *(articolul, paragraful)*** | **Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare  *(articolul, paragraful)*** | **Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare  *(articolul, paragraful)*** | **6. Diferențe** | **7. Motivele ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil.** | **8. Instituția responsabilă** | **9. Termenul-limită de asigurare a compatibilității complete a actului național** |
| **Lege cu privire la supravegherea pieței și omologarea vehiculelor** | **Regulamentul (UE) Nr. 168/2013 al Parlamentului European si al**  **Consiliului din 15 ianuarie 2013**  **privind omologarea si supravegherea pieței pentru vehiculele cu doua sau trei roti si pentru cvadricicluri** | **REGULAMENTUL (UE) NR. 167/2013 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**  **din 5 februarie 2013**  **privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere** | **Directiva 2007/46/CE A Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor si remorcilor acestora, precum si a sistemelor, componentelor si unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective** |  |  |  |  |
| CAPITOLUL I  OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII | CAPITOLUL I  OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII | CAPITOLUL I  OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII | CAPITOLUL I  DISPOZIȚII GENERALE |  |  |  |  |
| Articolul 1 Obiect  (1) Prezenta lege stabilește cerințele administrative privind omologarea de tip și individuală a tuturor vehiculelor rutiere, agricole şi forestiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi.  (2) Prezenta lege instituie dispoziții privind supravegherea pieței pentru vehiculele rutiere, agricole şi forestiere, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul omologării, precum și cerințele pentru supravegherea pieței pentru piesele și echipamentele pentru aceste vehicule.  (3) Prezenta lege nu aduce atingere aplicării legislației privind siguranța rutieră. | Articolul 1 Obiect  (1) Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative privind omologarea de tip a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi menționate la articolul 2 alineatul (1).  Prezentul regulament nu se aplică omologării vehiculelor individuale. Cu toate acestea, statele membre care acordă astfel de omologări individuale sunt obligate să accepte orice omologare de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate acordată în temeiul prezentului regulament, și nu în temeiul dispozițiilor naționale pertinente.  (2) Prezentul regulament instituie dispoziții privind supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul omologării în conformitate cu prezentul regulament. Prezentul regulament instituie de asemenea cerințele pentru supravegherea pieței pentru piesele și echipamentele pentru aceste vehicule.  (3) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării legislației privind siguranța rutieră. | Articolul 1 Obiect  (1) Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative pentru omologarea de tip a tuturor vehiculelor noi, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate menționate la articolul 2 alineatul (1).  Prezentul regulament nu se aplică omologării vehiculelor individuale. Cu toate acestea, statele membre care acordă asemenea omologări individuale acceptă orice omologare de tip a vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate acordate în temeiul prezentului regulament și nu în temeiul dispozițiilor naționale pertinente.  (2) Prezentul regulament stabilește cerințele pentru supravegherea pieței vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul omologării în conformitate cu prezentul regulament. Prezentul regulament stabilește de asemenea cerințele pentru supravegherea pieței pieselor și echipamentelor destinate acestor vehicule.  (3) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării legislației în materie de securitate rutieră. | Articolul 1 Obiectul  Prezenta directivă instituie un cadru armonizat, care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care fac parte din domeniul său de aplicare, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a facilita înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a acestora în interiorul Comunității.  De asemenea, prezenta directivă instituie dispoziții privind vânzarea și punerea în exploatare a pieselor și a echipamentelor destinate vehiculelor omologate în conformitate cu prezenta directivă.  Pentru a asigura aplicarea prezentei directive, cerințele tehnice specifice privind fabricația și funcționarea vehiculelor sunt prevăzute în acte de reglementare, a căror listă exhaustivă figurează în anexa IV la prezenta directivă. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 2 Domeniu de aplicare  (1) Prezenta lege se aplică tuturor vehiculelor destinate să circule în rețeaua rutieră publică, vehiculelor agricole şi forestiere, inclusiv vehiculelor proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, ca și pieselor și echipamentelor proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule, inclusiv remorcilor și echipamentelor remorcate interschimbabile.  (2) Prezenta lege nu se aplică următoarelor vehicule:  (a) vehiculele cu o viteză maximă constructivă mai mică de 6 km/h;  (b) vehiculele destinate exclusiv utilizării de către persoanele cu handicap fizic;  (c) vehiculele destinate exclusiv a fi conduse de un pieton;  (d) vehiculele destinate utilizării exclusiv în competiții;  (e) vehiculele concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile armate, serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență;  (f) vehiculele cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h;  (g) vehiculele cu autoechilibrare;  (h) vehiculele neprevăzute cu cel puțin un loc șezând; | Articolul 2 Domeniu de aplicare  (1) Prezentul regulament se aplică tuturor vehiculelor cu două sau trei roți și cvadriciclurilor astfel cum sunt clasificate la articolul 4 și în anexa I („vehicule din categoria L”) destinate să circule în rețeaua rutieră publică, inclusiv vehiculelor din această categorie proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, ca și pieselor și echipamentelor proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule.  Prezentul regulament se aplică și motocicletelor „enduro” [L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)], motocicletelor „trial” [L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)] și vehiculelor grele de teren de tip „Quad” (L7e-B) astfel cum sunt clasificate la articolul 4 și în anexa I.  (2) Prezentul regulament nu se aplică următoarelor vehicule:  (a) vehiculele cu o viteză maximă constructivă mai mică de 6 km/h;  (b) vehiculele destinate exclusiv utilizării de către persoanele cu handicap fizic;  (c) vehiculele destinate exclusiv a fi conduse de un pieton;  (d) vehiculele destinate utilizării exclusiv în competiții;  (e) vehiculele concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile armate, serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență;  (f) vehiculele agricole sau forestiere care fac obiectul Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere ( 22 ), mașinile care fac obiectul Directivei 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră ( 23 ) și Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice ( 24 ) și autovehiculele care fac obiectul Directivei 2007/46/CE;  (g) vehiculele destinate în principal să funcționeze în afara drumurilor și proiectate să circule pe suprafețe nepavate;  (h) vehiculele cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h;  (i) vehiculele cu autoechilibrare;  (j) vehiculele neprevăzute cu cel puțin un loc șezând;  (k) vehiculele echipate cu un loc șezând pentru conducător al cărui punct R se află la o înălțime ≤ 540 mm, în cazul categoriilor L1e, L3e și L4e, sau la o înălțime ≤ 400 mm, în cazul categoriilor L2e, L5e, L6e și L7e. | Articolul 2 Domeniu de aplicare  (1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor agricole și forestiere descrise la articolul 4, concepute și construite într-una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și pieselor și echipamentelor concepute și construite pentru astfel de vehicule.  Mai precis, prezentul regulament se aplică următoarelor vehicule:  (a) tractoare (categoriile T și C);  (b) remorci (categoria R); precum și  (c) echipamente remorcate interschimbabile (categoria S).  (2) Prezentul regulament nu se aplică echipamentelor interschimbabile care sunt ridicate complet de la sol sau care nu se pot articula în jurul unui ax vertical atunci când vehiculul la care sunt atașate se află în circulație pe un drum.  (3) Pentru următoarele tipuri de vehicule, producătorul poate să opteze pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament sau pentru respectarea normelor naționale relevante:  (a) remorci (categoria R) și echipamente remorcate interschimbabile (categoria S);  (b) tractoare cu șenile (categoria C);  (c) tractoare cu roți cu destinație specială (categoriile T4.1 și T4.2). | Articolul 2 Domeniul de aplicare  (1) Prezenta directivă se aplică omologării de tip a vehiculelor concepute și construite într-una sau mai multe etape în scopul utilizării rutiere, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate concepute și construite pentru astfel de vehicule.  De asemenea, directiva se aplică omologării individuale a vehiculelor respective.  Prezenta directivă se aplică, de asemenea, pieselor și echipamentelor destinate vehiculelor care fac obiectul prezentei directive.  (2) Prezenta directivă nu se aplică omologării de tip sau individuală a următoarelor vehicule:  (a) tractoare agricole sau forestiere, astfel cum sunt definite în Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate (1) și remorci concepute și construite special pentru a fi tractate de acestea;  (b) cvadricicluri, astfel cum sunt definite în Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți ( 2 );  (c) vehicule pe șenile.  (3) Omologarea de tip sau individuală în sensul prezentei directive este opțională pentru următoarele vehicule:  (a) vehicule concepute și construite pentru a fi folosite în principal pe șantiere sau în cariere, instalații portuare sau din aeroporturi;  (b) vehicule concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile armate, serviciile de protecție civilă, serviciile de luptă împotriva incendiilor și forțele de menținere a ordinii publice; și  (c) utilaje mobile,  în măsura în care aceste vehicule respectă cerințele prevăzute în prezenta directivă. Astfel de omologări opționale nu aduc atingere aplicării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice ( 3 ).  (4) Omologarea individuală în sensul prezentei directive este opțională pentru următoarele vehicule:  (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 să fi fost special concepute și construite în acest scop. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 3 Definiții  În sensul prezentei legi, se aplică următoarele definiții:  1. „omologare de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  2. „certificat de omologare de tip” înseamnă documentul prin care autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;  3. „omologare de tip pentru întregul vehicul” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  4. „omologare de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  5. „omologare individuală” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  6. „certificat de omologare de tip” înseamnă un certificat bazat pe modelul prevăzut în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentei legi sau în fișa de comunicare stabilită în regulamentele CEE-ONU aplicabile sau în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi;  7. „omologare de tip pentru un sistem” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  8. „omologare de tip pentru o unitate tehnică separată” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o unitate tehnică separată satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule;  9. „omologare de tip pentru o componentă” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  10. „omologare națională de tip” înseamnă o procedură de omologare de tip prevăzută de legislația internă a unui stat, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;  11. „certificat de conformitate” înseamnă documentul eliberat de producător care certifică că un vehicul produs este conform cu tipul de vehicul omologat;  12. „vehiculul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip multietapă;  13. „vehicul incomplet” înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile;  14. „vehicul completat” înseamnă orice vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip multietapă care îndeplinește cerințele tehnice aplicabile;  15. „vehicul complet” înseamnă orice vehicul care nu trebuie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile;  16. „sistem” înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentei legi;  17. „componentă” înseamnă un dispozitiv care trebuie să îndeplinească cerințele din prezenta lege sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentei legi, care este destinat sa facă parte dintr-un vehicul și al cărui tip poate fi omologat independent de vehicul în conformitate cu prezenta lege și cu actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, în cazul în care aceste acte dispun în mod specific acest lucru;  18. „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care trebuie să îndeplinească cerințele din prezenta lege sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentei legi și este destinat să facă parte dintr-un vehicul, al cărui tip poate fi omologat separat, dar doar în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul, în cazul în care aceste acte dispun în mod specific acest lucru;  19. „piese” înseamnă bunuri utilizate la asamblarea unui vehicul, precum și piese de schimb;  20. „echipament” înseamnă orice bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau instalate pe acesta;  21. „piese sau echipamente originale” înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării vehiculului în cauză; aceasta include piesele sau echipamente fabricate pe aceeași linie de producție ca acele piese; se prezumă, până la proba contrară, că piesele sau echipamentele constituie piese sau echipamente originale dacă producătorul certifică că prezintă un nivel de calitate egal cu cel al componentelor utilizate la asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție ale producătorului vehiculului;  22. „piese de schimb” înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un autovehicul pentru a înlocui piesele inițiale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri cum ar fi lubrifianții necesari la funcționarea autovehiculului, cu excepția carburantului;  23. „siguranță în funcționare” înseamnă absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane sau a unor bunuri ca rezultat al unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor mecanice, hidraulice, pneumatice, electrice sau electronice, a componentelor sau a unităților tehnice separate;  24. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă în fața autorității de omologare de toate aspectele procesului de omologare de tip sau de autorizare, de asigurarea conformității producției și care este, de asemenea, responsabilă cu problemele de supraveghere a pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le produce, indiferent dacă persoana fizică sau juridică respectivă este sau nu direct implicată în toate fazele de proiectare și construcție a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată supuse procedurii de omologare;  25. „reprezentant al producătorului” înseamnă o persoană fizică sau juridică 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;  26. „importator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Republicii Moldova, care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament provenind dintr-o țară terță;  27. „distribuitor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;  28. „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;  29. „înmatriculare” înseamnă autorizarea administrativă pentru punerea unui vehicul în exploatare în traficul rutier, care implică identificarea acestuia și emiterea unui număr, denumit număr de înmatriculare, ce poate fi permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;  30. „punere în exploatare” înseamnă prima utilizare, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;  31. „introducere pe piață” înseamnă punerea la dispoziție a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piese sau echipament pentru prima dată în Republica Moldova;  32. „punere la dispoziție pe piață” înseamnă orice furnizare a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piese sau echipament spre distribuire sau utilizare pe piață în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;  33. „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea desemnată de Guvern, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea sau refuzarea certificatului de omologare, de legătura cu autoritățile competente în materie de omologare ale altor state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor sale în materie de conformitate a producției;  34. „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă o autoritate desemnată de Guvern, responsabilă cu supravegherea pieței Republicii Moldova;  35. „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile naționale și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate puse la dispoziție pe piață respectă cerințele aplicabile stabilite în legislația de armonizare relevantă și că nu pun în pericol siguranța, sănătatea sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;  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, în numele autorității de omologare, fiind posibil ca însăși autoritatea de omologare să îndeplinească aceste funcții;  37. „încercare internă” înseamnă o încercare efectuată în propriile spații amenajate ale producătorului, înregistrarea rezultatelor încercării și prezentarea unui raport cuprinzând concluziile către autoritatea competentă în materie de omologare de către un producător care a fost desemnat drept serviciu tehnic pentru evaluarea respectării anumitor cerințe;  38. „metodă de încercare virtuală” înseamnă simulări pe computer, inclusiv calcule, care demonstrează dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice ale unui act delegat, fără a fi necesar să se recurgă la prezența fizică a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate;  39. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” (on-board diagnostic) înseamnă un sistem capabil să identifice localizarea probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare înregistrate în memoria unui calculator;  40. „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 parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează comercianților autorizați și atelierelor de reparații autorizate, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații; aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor și echipamentelor în vehicule;  41. „operator independent” înseamnă întreprinderi care nu sunt comercianți autorizați sau ateliere de reparații autorizate și care sunt implicate direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor, în special reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, unelte sau piese de schimb, editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercare, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipamente pentru vehicule alimentate cu carburanți alternativi;  42. „reparator autorizat” înseamnă un prestator de servicii de reparație și întreținere pentru vehicule care funcționează în cadrul unui sistem de distribuție instituit de un furnizor de vehicule;  43. „vehicul de sfârșit de serie” înseamnă orice vehicul care face parte dintr-un stoc care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;  44. „roți jumelate” înseamnă două roți montate pe aceeași axă, considerate a constitui o singură roată, distanța dintre centrele suprafețelor lor de contact cu solul fiind de cel mult 460 mm;  45. „tip de vehicul” înseamnă un grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni ale unei anumite categorii care nu diferă între ele cel puțin în privința următoarelor aspecte:  — categoria și subcategoria;  — producătorul;  — șasiu, cadru, subcadru, planșeu sau structură la care sunt atașate principalele componente (aplicabil pentru vehiculele rutiere);  — șasiu cu grindă centrală/șasiu cu lonjeroane/șasiu articulat (diferențe evidente și fundamentale) (aplicabil pentru vehiculele agricole şi forestiere);  — denumirea tipului dată de producător;  — pentru categoria T: axe (număr) sau pentru categoria C: axe/șenile (număr);  — în cazul vehiculelor construite în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară;  — caracteristici esențiale de construcție și proiectare;  46. „variantă” înseamnă vehicule de același tip la care:  i. în cazul vehiculelor rutiere.  - forma caroseriei prezintă aceleași caracteristici de bază;  - modul de propulsie și configurația propulsiei sunt aceleași;  - în cazul în care un motor termic face parte din sistemul de propulsie, ciclul de funcționare al motorului este același;  - numărul de cilindri și dispunerea acestora sunt aceleași;  - tipul de cutie de viteze este același;  - diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei în ordine de mers nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută;  - diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei maxim admisibile nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută;  - diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a cilindreei motorului (în cazul unui motor cu ardere internă) nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută; și  - diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a puterii utile a motorului nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută;  ii. în cazul vehiculelor agricole și forestiere:  - concept structural al caroseriei sau tip de caroserie;  - stadiu de completare;  - motor (cu ardere internă/hibrid/electric/hibrid-electric);  - principiul de funcționare;  - numărul și dispunerea cilindrilor;  - diferențe de putere de maximum 30 % (puterea maximă fiind de cel mult 1,3 ori mai mare decât puterea minimă);  - diferență în privința capacității cilindrice de maximum 20 % (valoarea maximă fiind de cel mult 1,2 ori mai mare decât valoarea minimă);  - axe motoare (număr, poziție, interconectare);  - axe directoare (număr și poziție);  - masa maximă cu încărcătură diferind cu cel mult 10 %;  - transmisie (tip);  - dispozitiv de protecție în caz de răsturnare;  - axe cu frână (număr);  iii. remorci și echipamente remorcate interschimbabile:  - axe directoare (număr, poziție, interconectare);  - masa maximă cu încărcătură diferind cu cel mult 10 %;  - axe cu frână (număr);  47. „versiune a unei variante” înseamnă un vehicul care constă într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare;  48. ,,tractor” - înseamnă orice vehicul agricol sau forestier cu motor, pe roți sau șenile, având cel puțin două axe și o viteză maximă prin construcție de cel puțin 6 km/h, a cărui principală funcție constă în puterea sa de tracțiune și care a fost proiectat în mod special pentru a tracta, împinge, transporta și acționa anumite echipamente interschimbabile destinate efectuării lucrărilor agricole sau forestiere sau pentru a tracta remorci agricole sau forestiere; tractorul poate fi adaptat pentru a transporta o încărcătură în cazul lucrărilor agricole sau forestiere și/sau poate fi echipat cu unul sau mai multe scaune pentru pasageri;  49. ,,remorcă” - înseamnă orice vehicul cu roți fără autopropulsie, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul sau vehicul agricol, forestier destinat în principal să fie remorcat de un tractor și destinat în principal pentru transportul de încărcături sau pentru prelucrarea de materiale și al cărui raport între masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă și masa fără încărcătură este mai mare sau egală cu 3,0;  50. ,,echipament remorcat interschimbabil” - înseamnă orice vehicul utilizat în agricultură sau lucrări forestiere construit pentru a fi remorcat de un tractor și care modifică funcția acestuia sau îi adaugă o nouă funcție, este permanent echipat cu utilaje sau este destinat prelucrării de materiale, poate fi dotat cu o platformă de încărcare proiectată și construită să preia orice unelte sau dispozitive necesare pentru executarea funcțiilor prevăzute și pentru a depozita temporar orice materiale produse sau necesare în timpul lucrului și al cărui raport între masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă și masa fără încărcătură este mai mică de 3,0;  51. ,,vehicul” - înseamnă orice autovehicul sau remorca acestuia, tractor, remorcă sau echipament remorcat interschimbabil, astfel cum sunt definite prin prezenta lege;  52. ,,vehicul de bază” - înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape;  53. ,,autovehicul” înseamnă orice vehicul cu motor, complet, completat sau incomplet, care se deplasează prin propriile sale mijloace, având cel puțin patru roți, cu o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h;  54. ,,autovehicul hibrid” înseamnă un vehicul cu cel puțin două convertoare de energie diferite și două sisteme diferite de stocare a energiei (montate pe vehicul) pentru a-i asigura propulsia;  55. ,,vehicul electric hibrid” înseamnă un vehicul hibrid care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preia energie din două surse de energie stocată, montate pe vehicul:  — un combustibil consumabil;  — un dispozitiv de stocare a energiei electrice (de exemplu, baterie, condensator, volant/generator etc.);  — ,,utilaj mobil” - înseamnă orice vehicul autopropulsat special conceput și construit pentru efectuarea de lucrări și care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul pasagerilor sau al mărfurilor. Utilajele montate pe șasiul unui autovehicul nu sunt considerate utilaje mobile;  56. ,,sistem” - înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege sau din orice act normativ adoptat în temeiul prezentei legi;  57. ,,component” - înseamnă un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse în prezenta lege sau în orice act normativ adoptat în temeiul prezentei legi, care este destinat să constituie un element al unui vehicul și care poate fi omologat independent de vehicul în conformitate cu prezenta lege și cu orice act normativ adoptat în temeiul prezentei legi, atunci când astfel de acte cuprind dispoziții specifice în acest sens;  58. ,,unitate tehnică separată” - înseamnă un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse în prezenta lege sau în orice act normativ adoptat în temeiul prezentei legi și care este destinat să facă parte dintr-un vehicul și care poate fi omologat independent, dar numai în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate, atunci când astfel de acte cuprind dispoziții specifice în acest sens;  59. ,,vehicul nou” - înseamnă un vehicul care nu a fost înmatriculat în prealabil sau pus în exploatare; | Articolul 3 Definiții  În sensul prezentului regulament și al actelor enumerate în anexa II, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul acestora, se aplică următoarele definiții:  1. „omologare de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  2. „certificat de omologare de tip” înseamnă documentul prin care autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;  3. „omologare de tip pentru întregul vehicul” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  4. „omologare UE de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile din prezentul regulament;  5. „certificat de omologare UE de tip” înseamnă un certificat bazat pe modelul prevăzut în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament sau în fișa de comunicare stabilită în regulamentele CEE-ONU aplicabile menționate în prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament;  6. „omologare de tip pentru un sistem” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  7. „omologare de tip pentru o unitate tehnică separată” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o unitate tehnică separată satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule;  8. „omologare de tip pentru o componentă” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  9. „omologare națională de tip” înseamnă o procedură de omologare de tip prevăzută de legislația internă a unui stat membru, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;  10. „certificat de conformitate” înseamnă documentul eliberat de producător care certifică că un vehicul produs este conform cu tipul de vehicul omologat;  11. „vehiculul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip multietapă;  12. „vehicul incomplet” înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;  13. „vehicul completat” înseamnă orice vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip multietapă care îndeplinește cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;  14. „vehicul complet” înseamnă orice vehicul care nu trebuie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;  15. „sistem” înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament;  16. „componentă” înseamnă un dispozitiv care trebuie să îndeplinească cerințele din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament, care este destinat sa facă parte dintr-un vehicul și al cărui tip poate fi omologat independent de vehicul în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament în cazul în care aceste acte dispun în mod specific acest lucru;  17. „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care trebuie să îndeplinească cerințele din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament și este destinat să facă parte dintr-un vehicul, al cărui tip poate fi omologat separat, dar doar în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul, în cazul în care aceste acte dispun în mod specific acest lucru;  18. „piese” înseamnă bunuri utilizate la asamblarea unui vehicul, precum și piese de schimb;  19. „echipament” înseamnă orice bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau instalate pe acesta;  20. „piese sau echipamente originale” înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării vehiculului în cauză; aceasta include piesele sau echipamente fabricate pe aceeași linie de producție ca acele piese; se prezumă, până la proba contrară, că piesele sau echipamentele constituie piese sau echipamente originale dacă producătorul certifică că prezintă un nivel de calitate egal cu cel al componentelor utilizate la asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție ale producătorului vehiculului;  21. „piese de schimb” înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un autovehicul pentru a înlocui piesele inițiale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri cum ar fi lubrifianții necesari la funcționarea autovehiculului, cu excepția carburantului;  22. „siguranță în funcționare” înseamnă absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane sau a unor bunuri ca rezultat al unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor mecanice, hidraulice, pneumatice, electrice sau electronice, a componentelor sau a unităților tehnice separate;  23. „sistem de frânare avansat” înseamnă un sistem de frânare dotat cu sistem antiblocare, un sistem de frânare combinat sau ambele;  24. „sistem de frânare dotat cu sistem antiblocare” înseamnă un sistem care detectează alunecarea roților și modulează în mod automat presiunea care comandă forța de frânare la nivelul uneia dintre roți sau al mai multor roți pentru a limita gradul de alunecare a roții;  25. „sistem de frânare combinat” înseamnă:  (a) pentru vehicule din categoriile L1e și L3e: un sistem de frânare de serviciu în care cel puțin două frâne montate pe roți diferite sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi;  (b) pentru vehicule din categoria L4e: un sistem de frânare de serviciu în care frânele montate situate cel puțin pe roțile din față și din spate sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi (dacă roata din spate și roata atașului sunt acționate prin același sistem de frânare, acest sistem este considerat ca fiind circuitul frânei din spate);  (c) pentru vehicule din categoriile L2e, L5e, L6e și L7e: un sistem de frânare de serviciu în care frânele montate pe toate roțile sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi;  26. „sistem de iluminare cu aprindere automată” înseamnă un sistem de iluminare activat când comutatorul de contact sau comutatorul de pornire/oprire a motorului este în poziția „pornit”;  27. „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă acele componente ale unui vehicul care controlează sau reduc emisiile la țeava de evacuare și/sau emisiile evaporative;  28. „dispozitiv de schimb pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de dispozitive menit să înlocuiască dispozitivul pentru controlul poluării cu care vehiculul a fost echipat inițial, care poate fi omologat ca unitate tehnică separată;  29. „loc șezând” înseamnă:  (a) o șa în care stă fie conducătorul, fie un pasager, care este folosită prin încălecare; sau  (b) orice scaun în care poate sta cel puțin o persoană de dimensiunile unui manechin antropomorf corespunzător unui adult de sex masculin, de dimensiunea 50 percentile, în cazul conducătorului;  30. „motor cu aprindere prin compresie” sau „motor CI” înseamnă un motor termic funcționând după principiile ciclului de ardere „Diesel”;  31. „motor cu aprindere prin scânteie” sau „motor PI” înseamnă un motor termic funcționând după principiile ciclului de ardere „Otto”;  32. „vehicul hibrid” înseamnă un vehicul motorizat dotat cu cel puțin doi convertizori de energie diferiți și două sisteme de stocare a energiei diferite (amplasate pe vehicul) care asigură propulsia vehiculului;  33. „vehicul electric hibrid” înseamnă un vehicul care obține energie pentru propulsia mecanică din următoarele două surse de energie/curent stocat la bordul vehiculului:  (a) un carburant consumabil;  (b) o baterie, un condensator, un volant/generator sau alte dispozitive de stocare a energiei electrice/curentului.  Această definiție include de asemenea vehicule care obțin energie dintr-un carburant consumabil exclusiv pentru reîncărcarea dispozitivului de stocare a energiei electrice/curentului;  34. „propulsie” înseamnă un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare;  35. „putere nominală continuă maximă” înseamnă puterea maximă în 30 de minute la arborele de ieșire al unui motor electric, conform Regulamentului CEE-ONU nr. 85;  36. „putere netă maximă” înseamnă puterea maximă a unui motor cu ardere disponibilă pe standul de încercare la capătul arborelui cotit sau al unei componente echivalente;  37. „dispozitiv de invalidare” înseamnă orice element constructiv care măsoară temperatura, viteza și/sau sarcina vehiculului, turația motorului, raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor sau de posttratare a gazelor de evacuare, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi întâlnite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului;  38. „durabilitate” înseamnă capacitatea componentelor și a sistemelor de a-și păstra proprietățile, în așa fel încât ►C1 cerințele privind performanțele de mediu ◄ prevăzute la articolul 23 și în anexa V continuă să fie respectate după parcurgerea kilometrajului specificat în anexa VII, iar siguranța în funcționare a vehiculului să fie asigurată, dacă vehiculul a fost utilizat în condiții normale sau conform destinației sale și a fost întreținut în conformitate cu recomandările producătorului;  39. „cilindree” înseamnă:  (a) pentru motoarele cu piston în mișcare de translație alternativă, volumul nominal baleiat de piston;  (b) pentru motoarele cu piston în mișcare de rotație (de tip Wankel), dublul volumului nominal baleiat de piston;  40. „emisii evaporative” înseamnă scăpările de vapori de hidrocarburi din rezervorul și circuitul de carburant ale unui autovehicul, altele decât cele din gazele de evacuare;  41. „încercare SHED” înseamnă încercarea unui vehicul în incintă închisă etanș pentru determinarea emisiilor prin evaporare, în cadrul căreia se efectuează o încercare specifică a emisiilor evaporative;  42. „sistem cu carburant gazos” înseamnă un sistem constituit din componente pentru stocarea carburantului gazos, pentru alimentare cu carburant, pentru dozare și comandă, care este instalat pe motor pentru a permite acestuia să funcționeze cu GPL, GNC sau hidrogen ca sistem mono-, bi- sau multicarburant;  43. „poluant în stare gazoasă” înseamnă emisii de gaze de evacuare care conțin monoxid de carbon (CO), oxizi de azot (NOx) exprimați în echivalent de bioxid de azot (NO2) și hidrocarburi (HC);  44. „emisii de evacuare” înseamnă emisiile de gaze poluante și particule la țeava de evacuare a vehiculului;  45. „particule” înseamnă componente ale gazelor de evacuare separate de gazele de evacuare diluate la o temperatură maximă de 325 K (52 °C) cu ajutorul filtrelor descrise la procedura de încercare pentru verificarea emisiilor medii de evacuare;  46. „ciclu de încercare armonizat la nivel internațional pentru motociclete (WMTC)” înseamnă ciclul internațional armonizat WMTC de încercare în laborator a emisiilor, astfel cum este definit prin Regulamentul tehnic mondial nr. 2 al CEE-ONU;  47. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă în fața autorității de omologare de toate aspectele procesului de omologare de tip sau de autorizare, de asigurarea conformității producției și care este, de asemenea, responsabilă cu problemele de supraveghere a pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le produce, indiferent dacă persoana fizică sau juridică respectivă este sau nu direct implicată în toate fazele de proiectare și construcție a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată supuse procedurii de omologare;  48. „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;  49. „importator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii, care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament provenind dintr-o țară terță;  50. „distribuitor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;  51. „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;  52. „înmatriculare” înseamnă autorizarea administrativă pentru punerea unui vehicul în exploatare în traficul rutier, care implică identificarea acestuia și emiterea unui număr, denumit număr de înmatriculare, ce poate fi permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;  53. „punere în exploatare” înseamnă prima utilizare în Uniune, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;  54. „introducere pe piață” înseamnă punerea la dispoziție a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piese sau echipament pentru prima dată în Uniune;  55. „punere la dispoziție pe piață” înseamnă orice furnizare a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piese sau echipament spre distribuire sau utilizare pe piață în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;  56. „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de un stat membru și comunicată Comisiei de către statul membru, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea sau refuzarea certificatului de omologare, de legătura cu autoritățile competente în materie de omologare ale altor state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor sale în materie de conformitate a producției;  57. „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă o autoritate a unui stat membru responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul acestuia;  58. „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile naționale și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate puse la dispoziție pe piață respectă cerințele aplicabile stabilite în legislația de armonizare relevantă a Uniunii și că nu pun în pericol siguranța, sănătatea sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;  59. „autoritate națională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată în supravegherea pieței, controlul la frontieră sau înmatricularea într-un stat membru sau responsabilă pentru acestea pentru vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate, piese sau echipamente;  60. „serviciu tehnic” înseamnă organizația sau organismul desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru drept laborator de încercări, în vederea efectuării de încercări, sau drept organism de evaluare a conformității, pentru efectuarea evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare, fiind posibil ca însăși autoritatea de omologare să îndeplinească aceste funcții;  61. „încercare internă” înseamnă o încercare efectuată în propriile spații amenajate ale producătorului, înregistrarea rezultatelor încercării și prezentarea unui raport cuprinzând concluziile către autoritatea competentă în materie de omologare de către un producător care a fost desemnat drept serviciu tehnic pentru evaluarea respectării anumitor cerințe;  62. „metodă de încercare virtuală” înseamnă simulări pe computer, inclusiv calcule, care demonstrează dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice ale unui act delegat adoptat în temeiul articolului 32 alineatul (6) fără a fi necesar să se recurgă la prezența fizică a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate;  63. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” (on-board diagnostic) înseamnă un sistem capabil să identifice localizarea probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare înregistrate în memoria unui calculator;  64. „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 parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează comercianților autorizați și atelierelor de reparații autorizate, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații; aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor și echipamentelor în vehicule;  65. „operator independent” înseamnă întreprinderi care nu sunt comercianți autorizați sau ateliere de reparații autorizate și care sunt implicate direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor, în special reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, unelte sau piese de schimb, editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercare, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipamente pentru vehicule alimentate cu carburanți alternativi;  66. „reparator autorizat” înseamnă un prestator de servicii de reparație și întreținere pentru vehicule care funcționează în cadrul unui sistem de distribuție instituit de un furnizor de vehicule;  67. „vehicul de sfârșit de serie” înseamnă orice vehicul care face parte dintr-un stoc care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;  68. „vehicul cu două roți motorizat” („PTW”) înseamnă un autovehicul cu două roți motorizat, inclusiv bicicletele cu motor, mopedele și motocicletele cu două roți;  69. „tricicluri motorizate” înseamnă un vehicul cu trei roți motorizat care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L5e;  70. „cvadriciclu” înseamnă un vehicul cu patru roți care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L6e sau L7e;  71. „vehicul cu autoechilibrare” înseamnă un concept de vehicul bazat pe echilibru instabil inerent care necesită un sistem de control auxiliar pentru menținerea echilibrului și care cuprinde vehicule motorizate cu o roată sau vehicule motorizate cu două roți sau cu două șenile;  72. „roți jumelate” înseamnă două roți montate pe aceeași axă, considerate a constitui o singură roată, distanța dintre centrele suprafețelor lor de contact cu solul fiind de cel mult 460 mm;  73. „tip de vehicul” înseamnă un grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni ale unei anumite categorii care nu diferă între ele cel puțin în privința următoarelor aspecte:  (a) categoria și subcategoria;  (b) producătorul;  (c) șasiu, cadru, subcadru, planșeu sau structură la care sunt atașate principalele componente;  (d) denumirea tipului dată de producător;  74. „variantă” înseamnă vehicule de același tip la care:  (a) forma caroseriei prezintă aceleași caracteristici de bază;  (b) modul de propulsie și configurația propulsiei sunt aceleași;  (c) în cazul în care un motor termic face parte din sistemul de propulsie, ciclul de funcționare al motorului este același;  (d) numărul de cilindri și dispunerea acestora sunt aceleași;  (e) tipul de cutie de viteze este același;  (f) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei în ordine de mers nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută;  (g) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei maxim admisibile nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută;  (h) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a cilindreei motorului (în cazul unui motor cu ardere internă) nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută; și  (i) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a puterii utile a motorului nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută;  75. „versiune a unei variante” înseamnă un vehicul care constă într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare menționat la articolul 29 alineatul (10);  76. „motor cu ardere externă” înseamnă un motor termic în care camerele de ardere și de detentă sunt separate fizic și în care un fluid de lucru intern este încălzit prin ardere într-o sursă externă; căldura arderii externe dilată fluidul de lucru intern, care apoi prin expansiune acționează asupra mecanismului motorului, producând mișcare și lucru mecanic util;  77. „grup propulsor” înseamnă componentele și sistemele unui vehicul care generează putere, pe care o transmit până la suprafața de rulare, inclusiv motorul (motoarele), sistemele de comandă a motorului și orice alt dispozitiv de control, dispozitivele de control al poluării pentru protecția mediului, inclusiv sistemele de reducere a zgomotului sau de limitare a emisiilor poluante, transmisia și dispozitivele de control al acesteia, fie prin arbore de transmisie, fie prin curea sau lanț de transmisie, cutia diferențialului, transmisia finală, precum și pneul roții motrice (raza);  78. „vehicul monocarburant” înseamnă un vehicul proiectat pentru a funcționa în principal cu un singur tip de carburant;  79. „vehicul monocarburant cu gaz” înseamnă un vehicul monocarburant care funcționează în principal cu GPL, GN/biometan sau hidrogen, dar care poate fi prevăzut și cu un sistem pe benzină numai pentru scopuri de urgență sau numai pentru demarare, rezervorul de benzină având o capacitate de cel mult 5 litri de benzină;  80. „E5” înseamnă un amestec de carburanți din 5 % etanol anhidru și 95 % benzină;  81. „GPL” înseamnă gaz petrolier lichefiat compus din propan și butan lichefiate prin stocare sub presiune;  82. „GN” înseamnă gaz natural cu un conținut foarte ridicat de metan;  83. „biometan” înseamnă un gaz natural regenerabil format din surse organice care într-o stare inițială constituie „biogaz”, dar care apoi este curățat printr-un proces numit „conversie din biogaz în biometan” care îndepărtează impuritățile din biogaz cum ar fi dioxidul de carbon, siloxanii și hidrogenul sulfurat (H2S);  84. „vehicul bicarburant” înseamnă un vehicul cu două sisteme separate de stocare a carburantului și care poate funcționa pe rând cu doi carburanți diferiți și care este proiectat să funcționeze numai cu un singur carburant la un moment dat;  85. „vehicul bicarburant cu gaz” înseamnă un vehicul bicarburant care poate funcționa cu benzină, precum și fie cu GPL, GN/biometan sau hidrogen;  86. „vehicul multicarburant” înseamnă un vehicul cu un sistem de stocare a carburantului care poate funcționa cu amestecuri diferite de doi sau mai mulți carburanți;  87. „E85” înseamnă un amestec de carburanți din 85 % etanol anhidru și 15 % benzină;  88. „vehicul multicarburant cu etanol” înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu benzină sau cu un amestec de benzină și etanol de până la 85 % amestec de etanol;  89. „H2NG” înseamnă un amestec de carburanți din hidrogen și gaz natural;  90. „vehicul multicarburant cu H2NG” înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu diverse amestecuri de hidrogen și GN/biometan;  91. „vehicul multicarburant cu biodiesel” înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu motorină minerală sau cu un amestec de motorină minerală și biodiesel;  92. „B5” înseamnă un amestec de carburanți din 5 % biomotorină și 95 % motorină din petrol;  93. „biomotorină” înseamnă un carburant de tip motorină bazat pe uleiuri vegetale sau grăsimi animale și constând în alchilesteri cu lanț lung produși de o manieră sustenabilă;  94. „vehicul pur electric” înseamnă un vehicul propulsat de:  (a) un sistem care constă în unul sau mai multe dispozitive de stocare a energiei, unul sau mai multe dispozitive de condiționare a puterii și una sau mai multe mașini electrice care convertesc energia electrică stocată în energie mecanică transmisă la nivelul roților pentru propulsarea vehiculului;  (b) un sistem de propulsie electrică auxiliar montat pe un vehicul proiectat pentru propulsie prin pedalare;  95. „vehicul cu pilă de combustie cu hidrogen” înseamnă un vehicul alimentat de o pilă de combustie care convertește energia chimică din hidrogen în energie electrică destinată propulsiei vehiculului;  96. „punctul R” sau „punctul de ședere de referință” înseamnă un punct definit pe planurile constructorului vehiculului pentru fiecare loc șezând și stabilit în raport cu sistemul de referință tridimensional.  Trimiterile în prezentul regulament la cerințele, procedurile sau aranjamentele prevăzute în prezentul regulament se interpretează ca trimiteri la astfel de cerințe, proceduri sau aranjamente astfel cum sunt prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament. | Articolul 3 Definiții  În sensul prezentului regulament și al actelor enumerate în anexa I, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul acestora, se aplică următoarele definiții:  1. „omologare de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  2. „omologare de tip pentru întregul vehicul” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul complet, incomplet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  3. „omologare de tip pentru un sistem” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  4. „omologare de tip pentru o componentă” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul complet satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  5. „omologare de tip pentru o unitate tehnică separată” înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o unitate tehnică separată satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule;  6. „omologare națională de tip” înseamnă o procedură de omologare de tip prevăzută de legislația internă a unui stat membru, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;  7. „omologare UE de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile din prezentul regulament;  8. „tractor” înseamnă orice vehicul agricol sau forestier cu motor, pe roți sau șenile, având cel puțin două axe și o viteză maximă prin construcție de cel puțin 6 km/h, a cărui principală funcție constă în puterea sa de tracțiune și care a fost proiectat în mod special pentru a tracta, împinge, transporta și acționa anumite echipamente interschimbabile destinate efectuării lucrărilor agricole sau forestiere sau pentru a tracta remorci agricole sau forestiere; tractorul poate fi adaptat pentru a transporta o încărcătură în cazul lucrărilor agricole sau forestiere și/sau poate fi echipat cu unul sau mai multe scaune pentru pasageri;  9. „remorcă” înseamnă orice vehicul agricol sau forestier destinat în principal să fie remorcat de un tractor și destinat în principal pentru transportul de încărcături sau pentru prelucrarea de materiale și al cărui raport între masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă și masa fără încărcătură este mai mare sau egală cu 3,0;  10. „echipament remorcat interschimbabil” înseamnă orice vehicul utilizat în agricultură sau lucrări forestiere construit pentru a fi remorcat de un tractor și care modifică funcția acestuia sau îi adaugă o nouă funcție, este permanent echipat cu utilaje sau este destinat prelucrării de materiale, poate fi dotat cu o platformă de încărcare proiectată și construită să preia orice unelte sau dispozitive necesare pentru executarea funcțiilor prevăzute și pentru a depozita temporar orice materiale produse sau necesare în timpul lucrului și al cărui raport între masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă și masa fără încărcătură este mai mică de 3,0;  11. „vehicul” înseamnă orice tractor, remorcă sau echipament remorcat interschimbabil, astfel cum sunt definite la punctele 8, 9 și 10;  12. „vehicul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape;  13. „vehicul incomplet” înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezentul regulament;  14. „vehicul completat” înseamnă orice vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;  15. „vehicul complet” înseamnă orice vehicul care nu trebuie să fie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;  16. „vehicul de sfârșit de serie” înseamnă orice vehicul care face parte dintr-un stoc și care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;  17. „sistem” înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament;  18. „componentă” înseamnă un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse în prezentul regulament sau în orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament, care este destinat să constituie un element al unui vehicul și care poate fi omologat independent de vehicul în conformitate cu prezentul regulament și cu orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament, atunci când astfel de acte cuprind dispoziții specifice în acest sens;  19. „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse în prezentul regulament sau în orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament și care este destinat să facă parte dintr-un vehicul și care poate fi omologat independent, dar numai în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate, atunci când astfel de acte cuprind dispoziții specifice în acest sens;  20. „piese” înseamnă bunuri utilizate la asamblarea unui vehicul, precum și piese de schimb;  21. „echipament” înseamnă orice bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau instalate pe acesta;  22. „piese sau echipamente originale” înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării vehiculului în cauză; sunt incluse piesele sau echipamentele fabricate pe aceeași linie de producție ca piesele sau echipamentele destinate asamblării vehiculului; se prezumă, până la proba contrară, că piesele sau echipamentele sunt originale, dacă producătorul certifică faptul că respectivele piese sau echipamente prezintă un nivel de calitate egal cu cel al componentelor utilizate la asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție ale producătorului vehiculului;  23. „piese de schimb” înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un autovehicul pentru a înlocui piesele inițiale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri cum ar fi lubrifianții necesari la funcționarea autovehiculului, cu excepția combustibilului;  24. „siguranță în funcționare” înseamnă absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane sau a proprietății ca urmare a unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate mecanice, hidraulice, pneumatice, electrice sau electronice;  25. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă în fața autorității de omologare de toate aspectele procesului de omologare de tip, de procesul de autorizare, de asigurarea conformității producției și care este, de asemenea, responsabilă de aspectele legate de supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le produce, indiferent dacă persoana fizică sau juridică respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și construcție a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată supuse procedurii de omologare;  26. „reprezentant al producătorului” înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii care a fost desemnată în mod corespunzător de producător să îl reprezinte în fața autorității de omologare sau a autorității de supraveghere a pieței și care acționează în numele producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;  27. „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de un stat membru și notificată Comisiei de către statul membru, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea sau neacordarea certificatului de omologare, de legătura cu autoritățile competente în materie de omologare ale altor state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției;  28. „serviciu tehnic” înseamnă organizația sau organismul desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității în vederea efectuării evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare, care poate îndeplini ea însăși aceste funcții;  29. „încercare internă” înseamnă o încercare efectuată în propriile spații amenajate ale producătorului, înregistrarea rezultatelor încercării și prezentarea unui raport cuprinzând concluziile către autoritatea competentă în materie de omologare de către un producător care a fost desemnat drept serviciu tehnic pentru evaluarea respectării anumitor cerințe;  30. „metodă de încercare virtuală” înseamnă simulări pe computer, inclusiv calcule, pentru a demonstra dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește condițiile tehnice cuprinse într-un act delegat adoptat în temeiul articolului 27 alineatul (6), fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate.  31. „certificat de omologare de tip” înseamnă documentul prin care autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;  32. „certificat de omologare UE de tip” înseamnă un certificat bazat pe modelul prevăzut în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament sau în fișa de comunicare prevăzută în regulamentele CEE-ONU echivalente aplicabile menționate în prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament;  33. „certificat de conformitate” însemnă un document emis de producător cu scopul de a atesta că vehiculul produs corespunde tipului omologat de vehicul;  34. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” înseamnă un sistem capabil să identifice zona probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare înregistrate în memoria unui calculator;  35. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului” înseamnă toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de întreținere, inspecția, controlul periodic, repararea, reprogramarea sau reinițializarea parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează distribuitorilor și reparatorilor agreați, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale informațiilor menționate; informațiile respective includ toate informațiile necesare pentru montarea pieselor și echipamentelor pe vehicule;  36. „operator independent” înseamnă agenți economici, alții decât distribuitorii și reparatorii agreați, care sunt implicați, în mod direct sau indirect, în repararea sau întreținerea vehiculelor, în special reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, dispozitive sau piese de schimb, editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercare, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipamente pentru vehicule alimentate cu carburanți alternativi;  37. „vehicul nou” înseamnă un vehicul care nu a fost înmatriculat în prealabil sau pus în exploatare;  38. „înmatriculare” înseamnă autorizarea administrativă de punere în exploatare, inclusiv în traficul rutier a unui vehicul, implicând identificarea acestuia și emiterea unui număr de serie, numit număr de înmatriculare, cu titlu permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;  39. „introducere pe piață” înseamnă punerea la dispoziție pentru prima oară în Uniune a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;  40. „punere în exploatare” înseamnă prima utilizare în Uniune, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;  41. „importator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament dintr-o țară terță;  42. „distribuitor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;  43. „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;  44. „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile naționale și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate puse la dispoziție pe piață respectă cerințele stabilite în legislația relevantă a Uniunii de armonizare și nu periclitează sănătatea, siguranța sau orice alt aspect legat de protecția intereselor publice;  45. „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă o autoritate a unui stat membru responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul acestuia;  46. „autoritate națională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată în sau competentă pentru supravegherea pieței, controlul la frontieră sau înmatricularea în ceea ce privește vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele;  47. „punere la dispoziție pe piață” înseamnă furnizarea unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament pentru distribuire sau utilizare pe piață în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;  48. „tip de vehicul” înseamnă un grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni din aceeași categorie, care nu diferă cel puțin în privința următoarelor aspecte esențiale:  — categorie;  — producător;  — desemnarea tipului de către producător;  — caracteristici esențiale de construcție și proiectare;  — șasiu cu grindă centrală/șasiu cu lonjeroane/șasiu articulat (diferențe evidente și fundamentale);  — pentru categoria T: axe (număr) sau pentru categoria C: axe/șenile (număr);  — în cazul vehiculelor construite în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară;  49. „variantă” înseamnă vehicule de același tip care nu diferă cel puțin în privința următoarelor aspecte:  (a) în ceea ce privește tractoarele:  — concept structural al caroseriei sau tip de caroserie;  — stadiu de completare;  — motor (cu ardere internă/hibrid/electric/hibrid-electric);  — principiul de funcționare;  — numărul și dispunerea cilindrilor;  — diferențe de putere de maximum 30 % (puterea maximă fiind de cel mult 1,3 ori mai mare decât puterea minimă);  — diferență în privința capacității cilindrice de maximum 20 % (valoarea maximă fiind de cel mult 1,2 ori mai mare decât valoarea minimă);  — axe motoare (număr, poziție, interconectare);  — axe directoare (număr și poziție);  — masa maximă cu încărcătură diferind cu cel mult 10 %;  — transmisie (tip);  — dispozitiv de protecție în caz de răsturnare;  — axe cu frână (număr);  (b) remorci și echipamente remorcate interschimbabile:  — axe directoare (număr, poziție, interconectare);  — masa maximă cu încărcătură diferind cu cel mult 10 %;  — axe cu frână (număr);  50. „vehicul hibrid” înseamnă un vehicul motorizat dotat cu cel puțin două convertizoare de energie diferite și două sisteme de stocare a energiei diferite (amplasate pe vehicul) care asigură propulsia vehiculului;  51. „vehicul electric hibrid” înseamnă un vehicul care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preia energie din ambele surse de energie stocată cu care este prevăzut vehiculul, menționate în continuare:  (a) un carburant;  (b) o baterie, condensator, volant/generator sau alte dispozitive de stocare a energiei electrice.  Această definiție include și vehiculele care obțin energie de la un carburant doar în scopul reîncărcării dispozitivului de stocare a energiei electrice;  52. „vehicul pur electric” înseamnă un vehicul acționat de un sistem compus din unul sau mai multe dispozitive de stocare a energiei electrice, unul sau mai multe dispozitive pentru condiționarea energiei electrice și unul sau mai multe mașini electrice care transformă energia electrică stocată în energie mecanică transmisă roților pentru propulsarea vehiculului;  53. „versiune a unei variante” înseamnă vehicule care constau într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (10).  Trimiterile în prezentul regulament la cerințe, proceduri sau aranjamente prevăzute în prezentul regulament se interpretează ca trimiteri la astfel de cerințe, proceduri sau aranjamente așa cum sunt prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament. | Articolul 3 Definiții  În sensul prezentei directive și al actelor de reglementare enumerate în anexa IV, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul lor:  1. „act de reglementare” înseamnă o directivă individuală sau un regulament individual, sau un regulament CEE-ONU anexat la Acordul revizuit din 1958;  2. „directivă individuală sau regulament individual” înseamnă o directivă sau un regulament enumerate în partea I a anexei IV. Acest termen include și actele de punere în aplicare ale acestora;  3. „omologare de tip” înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  4. „omologare națională de tip” înseamnă o procedură de omologare de tip prevăzută de legislația internă a unui stat membru, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;  5. „omologare CE de tip” înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă sau în actele de reglementare enumerate la anexa IV sau XI;  6. „omologare individuală” înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;  7. „omologare de tip în mai multe etape” înseamnă procedura prin care unul sau mai multe state membre certifică faptul că, în funcție de stadiul de finalizare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă;  8. „omologare de tip treptată” înseamnă o procedură de omologare a vehiculelor constând în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare CE de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care duce, în ultima etapă, la omologarea vehiculului complet;  9. „omologare de tip într-o singură etapă” înseamnă o procedură constând în omologarea unui vehicul privit ca un tot unitar, printr-o singură operație;  10. „omologare de tip mixtă” înseamnă o procedură de omologare de tip treptată în cazul căreia se realizează una sau mai multe omologări de sisteme în ultimul stadiu al omologării vehiculului complet, fără a fi necesară eliberarea unor certificate de omologare CE de tip pentru sistemele respective;  11. „autovehicul” înseamnă orice vehicul cu motor, complet, completat sau incomplet, care se deplasează prin propriile sale mijloace, având cel puțin patru roți, cu o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h;  12. „remorcă” înseamnă orice vehicul cu roți fără autopropulsie, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;  13. „vehicul” înseamnă orice autovehicul sau remorca acestuia, în sensul definiției de la punctele 11 și 12;  14. „autovehicul hibrid” înseamnă un vehicul cu cel puțin două convertoare de energie diferite și două sisteme diferite de stocare a energiei (montate pe vehicul) pentru a-i asigura propulsia;  15. „vehicul electric hibrid” înseamnă un vehicul hibrid care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preia energie din două surse de energie stocată, montate pe vehicul:  — un combustibil consumabil;  — un dispozitiv de stocare a energiei electrice (de exemplu, baterie, condensator, volant/generator etc.);  16. „utilaj mobil” înseamnă orice vehicul autopropulsat special conceput și construit pentru efectuarea de lucrări și care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul pasagerilor sau al mărfurilor. Utilajele montate pe șasiul unui autovehicul nu sunt considerate utilaje mobile;  17. „tip de vehicul” înseamnă vehiculele aparținând unei anumite categorii și care nu diferă, cel puțin din punctul de vedere al caracteristicilor esențiale specificate în secțiunea B a anexei II. Un tip de vehicul poate cuprinde variante și versiuni, astfel cum sunt definite în secțiunea B a anexei II;  18. „vehicul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape;  19. „vehicul incomplet” înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă;  20. „vehicul completat” înseamnă orice vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește toate cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă;  21. „vehicul complet” înseamnă orice vehicul care nu trebuie să fie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă;  22. „vehicul sfârșit de serie” înseamnă orice vehicul care face parte dintr-un stoc și care nu poate fi înmatriculat sau vândut, sau pus în exploatare, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;  23. „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 oricare act de reglementare;  24. „componentă” înseamnă un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse într-un act de reglementare și care este destinat să constituie un element al unui vehicul, și care poate fi omologat independent de vehicul, atunci când actul de reglementare cuprinde dispoziții exprese în acest sens;  25. „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse într-un act de reglementare și care este destinat să constituie un element al unui vehicul, și care poate fi omologat independent, dar numai în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate, atunci când actul de reglementare cuprinde dispoziții exprese în acest sens;  26. „piese sau echipament de origine” înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și standardele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția unor piese sau echipamente pentru asamblarea vehiculului în cauză. Aceasta cuprinde piesele sau echipamentele fabricate pe aceeași linie de producție cu piesele sau echipamentele în cauză. Se consideră, dacă nu se dovedește contrariul, că piesele sunt de origine, în cazul în care producătorul lor certifică faptul că piesele corespund nivelului calitativ al componentelor utilizate pentru asamblarea vehiculului în cauză și au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și standardele de producție ale producătorului vehiculului;  27. „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil în fața autorităților de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare de tip sau de autorizare și pentru garantarea conformității producției. Această persoană sau acest organism nu trebuie neapărat să ia parte la toate etapele producției vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate care face obiectul procesului de omologare;  28. „reprezentantul producătorului” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Comunitate, desemnată în mod corespunzător de producător pentru a-l reprezenta în fața autorității de omologare și pentru a acționa în numele acestuia în domeniile reglementate de prezenta directivă, iar în cazul în care se face referire la termenul „producător”, acesta este înțeles ca indicând fie producătorul, fie reprezentantul său;  29. „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea competentă a unui stat membru care este responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată sau pentru omologarea individuală a unui vehicul; pentru procesul de autorizare, pentru eliberarea și, după caz, retragerea certificatelor de omologare; pentru a servi ca punct de contact cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre; pentru desemnarea serviciilor tehnice și garantarea respectării de către producător a obligațiilor sale privind conformitatea producției;  30. „autoritatea competentă” de la articolul 42 înseamnă fie autoritatea de omologare sau o autoritate desemnată, fie un organism de acreditare care acționează în numele lor;  31. „serviciu tehnic” înseamnă organizația sau organismul desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru drept laborator de încercări, în vederea efectuării de încercări, sau drept organism de evaluare a conformității, în vederea efectuării evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare, care poate îndeplini ea însăși aceste funcții;  32. „metodă de încercare virtuală” înseamnă simulări pe computer, inclusiv calcule care demonstrează dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată îndeplinește condițiile tehnice cuprinse într-un act de reglementare. Pentru efectuarea încercării, o metodă virtuală nu necesită folosirea unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, fizice;  33. „certificat de omologare de tip” înseamnă documentul prin care autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;  34. „certificat de omologare CE de tip” înseamnă certificatul menționat în anexa VI sau în anexa corespunzătoare la o directivă individuală sau regulament individual, fișa de comunicare indicată în anexa relevantă la unul dintre regulamentele CEE-ONU enumerate în partea I sau partea II a anexei IV la prezenta directivă fiind considerată echivalentul său;  35. „certificat de omologare individuală” înseamnă documentul prin care autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un anumit vehicul este omologat;  36. „certificat de conformitate” înseamnă documentul prezentat în anexa IX, eliberat de producător și care certifică faptul că, în momentul fabricării, un vehicul aparținând seriei tipului omologat în conformitate cu prezenta directivă a respectat toate actele de reglementare;  37. „document informativ” înseamnă documentul prezentat în anexa I sau anexa III, sau în anexa corespunzătoare la o directivă individuală sau regulament individual, în care sunt indicate informațiile pe care trebuie să le prezinte solicitantul, documentul informativ putând fi transmis și în format electronic;  38. „dosar informativ” înseamnă dosarul complet, cuprinzând documentul informativ, fișierul, datele, schițele, fotografiile etc., furnizat de solicitant, dosarul informativ putând fi transmis și în format electronic;  39. „dosar de omologare” înseamnă dosarul informativ însoțit de rapoartele de încercări și de toate celelalte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării atribuțiilor lor, dosarul de omologare putând fi transmis și în format electronic;  40. „opisul dosarului de omologare” înseamnă documentul care cuprinde într-o listă conținutul dosarului de omologare, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să identifice precis toate paginile, formatul documentului respectiv prezentând o evidență a etapelor succesive din gestionarea omologării CE de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor. | **Parțial compatibil** | Au fost transpuse doar noțiunile care țin de subiectul reglementat de Lege | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | După aprobarea Legii urmează a fi actele de punere în aplicare care vor transpune restul noțiunilor |
|  | Articolul 4 Categorii de vehicule  (1) Vehiculele din categoria L cuprind vehicule motorizate cu două, trei și patru roți conform categoriilor definite la prezentul articol și în anexa I, inclusiv bicicletele cu motor, mopedele cu două și trei roți, motocicletele cu două și trei roți, motocicletele cu ataș, vehiculele rutiere de tip „Quad” ușoare și grele și cvadrimobilele ușoare și grele.  (2) În sensul prezentului regulament, sunt valabile următoarele categorii și subcategorii de vehicule, conform dispozițiilor din anexa I:  (a) vehicule din categoria L1e (vehicule cu motor ușoare cu două roți), cu subcategoriile:  (i) vehicule L1e-A (biciclete cu motor);  (ii) vehicule L1e-B (moped cu două roți);  (b) vehicule din categoria L2e (moped cu trei roți), clasificate în diferite subcategorii:  (i) vehicule din categoria L2e-P (mopede cu trei roți destinate transportului de pasageri);  (ii) vehicule din categoria L2e-U (mopede cu trei roți proiectate pentru scopuri utilitare);  (c) vehicule din categoria L3e (motociclete cu două roți), clasificate în diferite subcategorii după:  (i) performanțele motocicletelor ( 25 ), cu subcategoriile:  — vehicule din subcategoria L3e-A1 (motociclete cu performanțe scăzute);  — vehicule din subcategoria L3e-A2 (motociclete cu performanțe medii);  — vehicule din subcategoria L3e-A3 (motociclete cu performanțe ridicate);  (ii) utilizare specială:  — L3e-A1E, L3e-A2E sau L3e-A3E (motociclete „enduro”);  — L3e-A1T, L3e-A2T sau L3e-A3T (motociclete „trial”);  (d) vehicule din categoria L4e (motociclete cu două roți cu ataș);  (e) vehicule din categoria L5e (tricicluri motorizate), cu subcategoriile:  (i) vehicule din subcategoria L5e-A (tricicluri): vehicule destinate în principal transportului de pasageri;  (ii) vehicule din subcategoria L5E-B (tricicluri utilitare): tricicluri utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri;  (f) vehicule din categoria L6e (cvadricicluri ușoare), cu subcategoriile:  (i) vehicule L6e-A (vehicule rutiere de tip „Quad” ușoare);  (ii) vehicule L6e-B (cvadrimobile ușoare), cu subcategoriile:  — vehicule L6e-BU (cvadrimobile ușoare pentru scopuri utilitare): vehicule utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri;  — vehicule L6e-BP (cvadrimobile ușoare pentru transportul de pasageri): vehicule destinate în principal transportului de pasageri;  (g) vehicule din categoria L7e (cvadricicluri grele), cu subcategoriile:  (i) vehicule din categoria L7e-A (vehicule rutiere de tip „Quad” grele), cu subcategoriile:  — L7e-A1: vehicule rutiere A1 de tip „Quad”;  — L7e-A2: vehicule rutiere A2 de tip „Quad”;  (ii) vehicule din categoria L7e-B (vehicule de teren de tip „Quad” grele), cu subcategoriile:  — L7e-B1: vehicule de teren de tip „Quad”;  — L7e-B2: vehicule de tip „buggy” cu locuri alăturate;  (iii) vehicule din categoria L7e-C (cvadrimobile grele), cu subcategoriile:  — vehicule L7e-CU (cvadrimobile grele cu scop utilitar): vehicule utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri;  — vehicule L7e-CP (cvadrimobile grele pentru transportul de persoane): vehicule destinate în principal transportului de pasageri.  (3) Vehiculele din categoria L enumerate la alineatul (2) sunt clasificate și după modul de propulsie:  (a) propulsate de un motor cu ardere internă:  — cu aprindere prin compresie (CI);  — cu aprindere prin scânteie (PI);  (b) propulsate de un motor cu ardere externă, de un motor cu turbină sau cu piston rotativ; în scopul ►C1 respectării cerințelor privind performanțele de mediu și siguranța în funcționare ◄ , orice vehicul echipat cu un astfel de sistem de propulsie este asimilat unui vehicul propulsat de un motor cu ardere internă de tip PI;  (c) propulsate de un motor care funcționează cu aer precomprimat ale cărui emisii de poluanți și/sau gaze inerte nu depășesc nivelurile prezente în mediu; în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare, precum și cele legate de rezervorul și circuitul de carburant, orice vehicul echipat cu un astfel de sistem de propulsie este asimilat unui vehicul care funcționează cu carburant gazos;  (d) propulsate de un motor electric;  (e) un vehicul hibrid care combină orice configurație de propulsie menționată la literele (a), (b), (c) sau (d) din prezentul alineat sau orice combinație multiplă a acestor configurații de propulsie, inclusiv o combinație de mai multe motoare termice și/sau electrice.  (4) În ceea ce privește clasificarea vehiculelor din categoria L vizate la alineatul (2), un vehicul care nu se încadrează într-o anumită categorie deoarece prezintă valori superioare pentru cel puțin o caracteristică specificată pentru categoria respectivă se încadrează în categoria următoare ale cărei criterii le îndeplinește. Acest principiu se aplică următoarelor grupuri de categorii și subcategorii:  (a) categoriei L1e cu subcategoriile sale L1e-A și L1e-B, precum și categoriei L3e cu subcategoriile sale L3e-A1, L3e-A2 și L3e-A3;  (b) categoriei L2e și categoriei L5e cu subcategoriile sale L5e-A și L5e-B;  (c) categoriei L6e cu subcategoriile sale L6e-A și L6e-B și categoriei L7e cu subcategoriile sale L7e-A, L7e-B și L7e-C;  (d) precum și oricărei secvențe logice de categorii și subcategorii propuse de producător și omologate de autoritatea de omologare.  (5) Fără a aduce atingere criteriilor de (sub)clasificare de la alineatele (1)-(4) din prezentul articol și din anexa I, se aplică subcategoriile suplimentare stabilite în anexa V pentru a armoniza ►C1 procedurile pentru încercările privind performanțele de mediu ◄ la nivel internațional prin referire la regulamentele CEE-ONU și la regulamentele tehnice mondiale ale CEE-ONU. | Articolul 4 Categorii de vehicule  În sensul prezentului regulament, se disting următoarele categorii de vehicule:  1. „categoria T” cuprinde tractoarele pe roți; fiecare categorie de tractoare pe roți descrisă la punctele 2-8 este completată la final de un indice „a” sau „b”, conform vitezei sale constructive:  (a) „a” pentru tractoarele pe roți cu o viteză maximă constructivă mai mică sau egală cu 40 km/h;  (b) „b” pentru tractoarele pe roți cu o viteză maximă prin construcție de peste 40 km/h;  2. „categoria T1” cuprinde tractoare pe roți, având axa cea mai apropiată de conducătorul auto cu un ecartament minim de cel puțin 1 150 mm, cu o masă fără încărcătură, în ordine de mers, de peste 600 kg și cu o gardă la sol de cel mult 1 000 mm;  3. „categoria T2” cuprinde tractoare pe roți, având ecartamentul minim mai mic de 1 150 mm, cu o masă fără încărcătură, în ordine de mers, de peste 600 kg, cu o gardă la sol de cel mult 600 mm; în cazul în care înălțimea centrului de greutate al tractorului (măsurată față de sol) împărțită la media ecartamentului minim al fiecărei axe depășește 0,90, viteza maximă prin construcție trebuie să fie limitată la 30 km/h;  4. „categoria T3” cuprinde tractoare cu roți, cu o masă fără încărcătură, în ordine de mers, de cel mult 600 kg;  5. „categoria T4” cuprinde tractoare cu roți cu destinație specială;  6. „categoria T4.1” (tractoare cu garda la sol mare) cuprinde tractoare destinate lucrărilor agricole pe terenuri cu plante înalte, de exemplu vița de vie. Acestea au un șasiu ridicat sau o secțiune a șasiului ridicată, permițându-le să avanseze în paralel cu plantele cultivate, roțile din stânga și cele din dreapta aflându-se de o parte și de alta a unuia sau mai multor rânduri de plante cultivate. Aceste tractoare sunt proiectate pentru a transporta sau a folosi utilaje care pot fi montate în partea din față, între axe, în partea din spate sau pe o platformă. Atunci când tractorul se află în poziție de lucru, garda la sol, măsurată perpendicular pe rândurile de culturi, este mai mare de 1 000 mm. Atunci când înălțimea centrului de greutate al tractorului măsurată în raport cu solul, utilizând pneurile montate în mod normal, împărțită la media ecartamentului minim al tuturor axelor este mai mare de 0,90, viteza maximă prin construcție nu trebuie să depășească 30 km/h;  7. „categoria T4.2” (tractoare de lățime mare) cuprinde tractoare caracterizate prin dimensiuni de gabarit mari, fiind destinate, în principal, lucrărilor pe suprafețe mari de teren agricol;  8. „categoria T4.3” (tractoare cu garda la sol joasă) cuprinde tractoare cu patru roți motrice ale căror echipamente interschimbabile sunt destinate lucrărilor agricole sau forestiere și care sunt caracterizate printr-un șasiu portant, echipate cu una sau mai multe prize de putere, având o masă tehnic admisibilă de maximum 10 tone, la care raportul dintre această masă și masa maximă fără încărcătură, în ordine de mers, este de cel mult 2,5 și care au centrul de greutate măsurat în raport cu solul, utilizând pneurile montate în mod normal, de cel mult 850 mm;  9. „categoria C” cuprinde tractoare pe șenile care pot fi propulsate de șenile sau de o combinație de roți și șenile, având subcategoriile definite prin analogie cu categoria T;  10. „categoria R” cuprinde remorci; fiecare categorie de remorci descrisă la punctele 11-14 este completată la final de un indice „a” sau „b”, conform vitezei sale constructive:  (a) „a” pentru remorci cu o viteză maximă constructivă de cel mult 40 km/h;  (b) „b” pentru remorci cu o viteză maximă constructivă de peste 40 km/h;  11. „categoria R1” cuprinde remorci a căror sumă a maselor tehnic admise per axă nu depășește 1 500 kg;  12. „categoria R2” cuprinde remorci a căror sumă a maselor tehnic admise per axă depășește 1 500 kg, dar nu este mai mare de 3 500 kg;  13. „categoria R3” cuprinde remorci a căror sumă a maselor tehnic admise per axă depășește 3 500 kg, dar nu este mai mare de 21 000 kg;  14. „categoria R4” cuprinde remorci a căror sumă a maselor tehnic admise per axă depășește 21 000 kg;  15. „categoria S” cuprinde echipamente remorcate interschimbabile.  Fiecare categorie de echipament remorcat interschimbabil este completată la final de un indice „a” sau „b”, conform vitezei sale constructive:  (a) „a” pentru echipament remorcat interschimbabil cu o viteză maximă constructivă de cel mult 40 km/h;  (b) „b” pentru echipament remorcat interschimbabil cu o viteză maximă constructivă de peste 40 km/h;  16. „categoria S1” cuprinde echipamente remorcate interschimbabile, a căror sumă a maselor tehnic admise pe axă nu depășește 3 500 kg;  17. „categoria S2” cuprinde echipamente remorcate interschimbabile, a căror sumă a maselor tehnic admise pe axă depășește 3 500 kg. |  | **Incompatibil** | Clasificarea vehiculelor urmează a fi aprobată ulterior după aprobarea Legii | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | După aprobarea Legii urmează a fi aprobat Clasificatorul vehiculelor |
|  | Articolul 5 Determinarea masei în ordine de mers  (1) Masa în ordine de mers a unui vehicul de categoria L este determinată prin măsurarea masei vehiculului fără încărcătură gata de utilizare normală și include masa:  (a) lichidelor;  (b) echipamentelor standard în conformitate cu specificațiile producătorului;  (c) „carburantului” din rezervorul (rezervoarele) de carburant, care se umple (umplu) la cel puțin 90 % din capacitate.  În sensul prezentei litere:  (i) dacă un vehicul este propulsat cu „carburant lichid”, acesta este considerat „carburant”;  (ii) dacă un vehicul este propulsat cu un „amestec carburant/ulei” lichid:  — dacă carburantul pentru propulsia vehiculului și uleiul de lubrifiere sunt amestecate în prealabil, atunci acest „amestec prealabil” este considerat „carburant”;  — dacă carburantul pentru propulsia vehiculului și uleiul de lubrifiere sunt stocate separat, atunci doar „carburantul” care propulsează vehiculul este considerat „carburant”; sau  (iii) dacă un vehicul este propulsat de un carburant gazos sau un carburant gazos lichefiat sau funcționează pe bază de aer comprimat, masa de „carburant” din rezervorul (rezervoarele) de carburant gazos poate fi considerată 0 kg;  (d) caroseriei, a cabinei, a ușilor; și  (e) geamurilor, a dispozitivelor de cuplare, a roții (roților) de rezervă, precum și masa uneltelor.  (2) Masa în ordine de mers a unui vehicul de categoria L exclude masa:  (a) conducătorului (75 kg) și a pasagerului (65 kg);  (b) mașinilor sau a echipamentelor instalate pe zona platformei de încărcare;  (c) bateriilor de propulsie, în cazul unui vehicul hibrid sau pur electric;  (d) în cazul unui/unor vehicul(e) mono-, bi- sau multicarburant, a sistemelor de alimentare cu carburant gazos, precum și a rezervoarelor de stocare a carburantului gazos; și  (e) în cazul propulsiei cu aer precomprimat, a rezervorului (rezervoarelor) pentru stocarea aerului comprimat. |  |  | **Incompatibil** | Procedurile tehnice urmează a fi aprobate ulterior după aprobarea Legii | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | După aprobarea Legii urmează a fi aprobate procedurile tehnice. |
| CAPITOLUL II  OBLIGAȚII GENERALE | CAPITOLUL II  OBLIGAȚII GENERALE | CAPITOLUL II  OBLIGAȚII GENERALE | CAPITOLUL II  OBLIGAȚII GENERALE |  |  |  |  |
| Articolul 4 Obligațiile Guvernului  (1) Guvernul instituie sau desemnează autoritatea (autoritățile) de omologare având competențe în materie de omologare și autoritatea (autoritățile) de supraveghere a pieței căreia îi încredințează problemele legate de supravegherea pieței în conformitate cu prezenta lege.  (2) Se permite introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care au fost supuse procedurii de omologare. Certificatele de omologare eliberate de autoritățile de omologare sau certificatele de conformitate eliberate de producătorii, din cadrul statelor Uniunii Europene, sunt recunoscute pe teritoriul Republicii Moldova. | Articolul 6 Obligațiile statelor membre  (1) Statele membre instituie sau desemnează autoritățile de omologare având competențe în materie de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței cărora le încredințează problemele legate de supravegherea pieței în conformitate cu prezentul regulament. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților în cauză.  Notificarea cu privire la autoritățile de omologare și de supravegherea a pieței cuprinde denumirile acestora, adresa, inclusiv adresa electronică și domeniul de competență ale autorităților respective. Comisia publică pe site-ul său internet o listă a autorităților de omologare și detalii în ceea ce le privește.  (2) Statele membre permit introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament.  (3) Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate prin prezentul regulament, dacă acestea respectă cerințele acestuia.  (4) În conformitate cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, statele membre organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și controale ale vehiculelor, sistemelor componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață. | Articolul 5 Obligațiile statelor membre  (1) Statele membre instituie sau desemnează autoritățile de omologare competente în materie de omologare, precum și autoritățile de supraveghere a pieței competente în materie de supraveghere a pieței în conformitate cu prezentul regulament. Statele membre notifică Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților în cauză.  Notificarea cu privire la autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței cuprinde denumirile acestora, adresa, inclusiv adresa electronică și domeniul de competență ale autorităților respective. Comisia publică pe site-ul său o listă cuprinzând autoritățile de omologare, precum și detalii cu privire la acestea.  (2) Statele membre permit introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament.  (3) Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate prin prezentul regulament, dacă acestea respectă cerințele acestuia.  (4) În conformitate cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, statele membre organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și controale ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață. | Articolul 4 Obligațiile statelor membre  (1) Statele membre se asigură că producătorii care solicită omologarea își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentei directive.  (2) Statele membre omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele prezentei directive.  (3) Statele membre înmatriculează sau permit vânzarea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele prezentei directive.  Statele membre nu interzic, limitează sau împiedică înmatricularea, vânzarea, punerea în exploatare sau circulația pe drumuri a vehiculelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate de prezenta directivă, dacă acestea respectă cerințele prezentei directive.  (4) Statele membre instituie sau desemnează autoritățile competente în domenii legate de omologare și notifică instituirea sau desemnarea acestora Comisiei în conformitate cu articolul 43.  Documentul de notificare elaborat de autoritatea de omologare cuprinde numele, adresa, inclusiv adresa electronică și domeniul de competență ale autorităților respective. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 5 Obligații ale autorității de omologare  (1) Autoritatea de omologare se asigură că producătorii care solicită omologarea de tip își respectă obligațiile care le revin.  (2) Autoritatea de omologare omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele tehnice aprobate de autoritatea de omologare. | Articolul 7 Obligații ale autorităților de omologare  (1) Autoritățile de omologare se asigură că producătorii care solicită omologarea de tip își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament.  (2) Autoritățile de omologare omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament. | Articolul 6 Obligațiile autorităților de omologare  (1) Autoritățile de omologare se asigură că producătorii care solicită omologarea de tip își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament.  (2) Autoritățile de omologare omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 6 Măsuri de supraveghere a pieței  (1) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritățile de supraveghere a pieței efectuează, la nivelul corespunzător, controale adecvate ale documentelor, ținând seama de principiile stabilite legate de evaluarea riscurilor, plângeri și alte informații.  Autoritatea de supraveghere a pieței poate solicita operatorilor economici să pună la dispoziție anumite documente și informații considerate necesare în vederea desfășurării activității de supraveghere.  În cazul în care operatorii economici prezintă certificate de conformitate, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama de acestea în mod corespunzător.  (2) În cazul pieselor și echipamentelor diferite de cele acoperite la alineatul (1) din prezentul articol, autoritățile de supraveghere a pieței verifică în mod corespunzător și la scară adecvată caracteristicile unui produs, prin verificări ale documentației, și, unde este cazul, efectuând verificări fizice și încercări de laborator pe baza unor eșantioane adecvate. În cadrul acestor acțiuni, autoritățile țin seama atât de principiile consacrate în materie de evaluare a riscului, cât și de reclamații și de alte informații.  Autoritatea de supraveghere a pieței poate să solicite operatorilor economici să pună la dispoziție documentația și informațiile pe care acestea le consideră necesare pentru îndeplinirea sarcinilor lor și, dacă este necesar și justificat, să intre în incintele operatorilor economici și să preleveze mostrele necesare din produse. În cazul în care consideră necesar, autoritățile respective pot distruge sau scoate din uz produsele care prezintă un risc grav.  În cazul în care operatorii economici prezintă rapoarte de încercare sau certificate de atestare a conformității, emise de un organism acreditat de evaluare a conformității, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama în mod corespunzător de astfel de rapoarte ori certificate. | Articolul 8 Măsuri de supraveghere a pieței  (1) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritățile de supraveghere a pieței efectuează, la nivelul corespunzător, controale adecvate ale documentelor, ținând seama de principiile stabilite legate de evaluarea riscurilor, plângeri și alte informații.  Autoritățile de supraveghere a pieței le pot solicita operatorilor economici să le pună la dispoziție anumite documente și informații considerate necesare în vederea desfășurării activității de supraveghere.  În cazul în care operatorii economici prezintă certificate de conformitate, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama de acestea în mod corespunzător.  (2) În cazul pieselor și echipamentelor diferite de cele acoperite la alineatul (1) din prezentul articol, articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică în întregime. | Articolul 7 Măsuri de supraveghere a pieței  (1) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, autoritățile de supraveghere a pieței efectuează, la nivelul corespunzător, controale adecvate ale documentelor, ținând seama de principiile consacrate în materie de evaluare a riscurilor, de plângeri și de alte informații.  Autoritățile de supraveghere a pieței le pot solicita operatorilor economici să le pună la dispoziție anumite documente și informații considerate necesare în vederea desfășurării activității de supraveghere.  În cazul în care operatorii economici prezintă certificate de conformitate, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama în mod corespunzător de aceste certificate.  (2) În cazul pieselor și echipamentelor care nu fac obiectul alineatului (1) din prezentul articol, se aplică integral articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 7 Obligațiile producătorilor  (1) La introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu cerințele specificate în prezenta lege și în actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi.  (2) În cazul omologării de tip multietapă, fiecare producător este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul. Orice producător care modifică componentele sau sistemele deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției componentelor și sistemelor modificate.  (3) Producătorii care modifică vehiculul incomplet de o manieră care conduce la o clasificare în altă categorie de vehicul, cu consecința că cerințele legale deja evaluate într-o etapă anterioară de omologare s-au modificat, sunt, de asemenea, obligați să asigure conformitatea cu cerințele care se aplică în cazul categoriei de vehicule căreia îi aparține vehiculul modificat.  (4) În scopul omologării vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul prezentei legi, producătorii stabiliți în afara Republicii Moldova desemnează un reprezentant unic cu misiunea de a-i reprezenta în fața autorităților de omologare.  (5) Producătorii stabiliți în afara Republicii Moldova desemnează un reprezentant cu sarcini de supraveghere a pieței, care poate fi reprezentantul menționat la alineatul (4) sau un reprezentant suplimentar.  (6) Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.  (7) În conformitate cu prezenta lege și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, producătorii se asigură că există proceduri care garantează că producția de serie rămâne în conformitate cu tipul omologat. Modificările în proiectarea unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, precum și modificările cerințelor în raport cu care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este declarat conform sunt luate în considerare în conformitate cu capitolul VI.  (8) Pe lângă marcajul reglementar și mărcile de omologare de tip care, trebuie inscripționate pe vehicule, componente sau unități tehnice separate, producătorii acestora indică numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa la care pot fi contactați pe vehiculele, componentele sau unitățile lor tehnice separate puse la dispoziție pe piață sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.  (9) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezenta lege și în actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi. | Articolul 9 Obligațiile producătorilor  (1) La introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu cerințele specificate în prezentul regulament și în actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.  (2) În cazul omologării de tip multietapă, fiecare producător este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul. Orice producător care modifică componentele sau sistemele deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției componentelor și sistemelor modificate.  (3) Producătorii care modifică vehiculul incomplet de o manieră care conduce la o clasificare în altă categorie de vehicul, cu consecința că cerințele legale deja evaluate într-o etapă anterioară de omologare s-au modificat, sunt, de asemenea, obligați să asigure conformitatea cu cerințele care se aplică în cazul categoriei de vehicule căreia îi aparține vehiculul modificat.  (4) În scopul omologării vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul prezentului regulament, producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu misiunea de a-i reprezenta în fața autorităților de omologare.  (5) Producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu sarcini de supraveghere a pieței, care poate fi reprezentantul menționat la alineatul (4) sau un reprezentant suplimentar.  (6) Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.  (7) În conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, producătorii se asigură că există proceduri care garantează că producția de serie rămâne în conformitate cu tipul omologat. Modificările în proiectarea unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, precum și modificările cerințelor în raport cu care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este declarat conform sunt luate în considerare în conformitate cu capitolul VI.  (8) Pe lângă marcajul reglementar și mărcile de omologare de tip care, în conformitate cu articolul 39, trebuie inscripționate pe vehicule, componente sau unități tehnice separate, producătorii acestora indică numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa din Uniune la care pot fi contactați pe vehiculele, componentele sau unitățile lor tehnice separate puse la dispoziție pe piață sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.  (9) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament. | Articolul 8 Obligațiile producătorilor  (1) La introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu cerințele specificate în prezentul regulament și în actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.  (2) În cazul omologării de tip în mai multe etape, fiecare producător este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul. Orice producător care modifică componentele sau sistemele deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției componentelor și sistemelor modificate.  (3) Producătorii care modifică vehiculul incomplet de o manieră care conduce la o clasificare în altă categorie de vehicul cu consecința că cerințele legale deja evaluate într-o etapă anterioară de omologare s-au modificat sunt, de asemenea, responsabili de asigurarea respectării cerințelor care se aplică în cazul categoriei de vehicule căreia îi aparține vehiculul modificat.  (4) În vederea omologării vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul prezentului regulament, producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu misiunea de a-i reprezenta în fața autorității de omologare.  (5) Producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu sarcini de supraveghere a pieței, care poate fi reprezentantul menționat la alineatul (4) sau un alt reprezentant.  (6) Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.  (7) În conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, producătorii garantează că se implementează proceduri care să asigure că producția de serie respectă tipul omologat. Modificările în proiectarea unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, precum și modificările cerințelor în raport cu care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este declarat conform sunt luate în considerare în conformitate cu capitolul VI.  (8) Pe lângă marcajul reglementar și mărcile de omologare de tip care, în conformitate cu articolul 34, trebuie inscripționate pe vehicule, componente sau unități tehnice separate, producătorii acestora indică numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa din Uniune la care pot fi contactați pe vehiculele, componentele sau unitățile lor tehnice separate puse la dispoziție pe piață sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.  (9) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament. | Articolul 5 Obligațiile producătorilor  (1) Producătorul răspunde în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă este sau nu implicat direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.  (2) În cazul omologării de tip în mai multe etape, fiecare producător este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă.  Producătorul care modifică componentele sau sistemele deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției componentelor și a sistemelor respective.  (3) În sensul prezentei directive, un producător stabilit în afara Comunității desemnează un reprezentant stabilit în Comunitate pentru a-l reprezenta în fața autorității de omologare. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 8 Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav  (1) Producătorii care sunt de părere sau au motive să presupună că introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate a acestora nu este în conformitate cu prezenta lege sau cu actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l retrage sau rechema, după caz.  Producătorul informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea, dând detalii, în special, cu privire la neconformitate și la eventualele măsuri corective luate.  (2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, producătorii informează imediat în legătură cu aceasta autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul a fost pus la dispoziție pe piață sau pus în exploatare, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.  (3) Producătorii țin la dispoziția autorităților de omologare, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani după introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, dosarul de omologare și, în plus, producătorul vehiculului păstrează în aceleași condiții o copie a certificatului de conformitate.  (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, producătorii îi furnizează acesteia, prin autoritatea de omologare, o copie a certificatului de omologare de tip sau autorizația menționată la articolul 44 alineatul (1), demonstrând conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate, într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză. Producătorii cooperează cu autoritatea națională cu privire la orice măsură întreprinsă. | Articolul 10 Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav  (1) Producătorii care sunt de părere sau au motive să presupună că introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate a acestora nu este în conformitate cu prezentul regulament sau cu actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l retrage sau rechema, după caz.  Producătorul informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea, dând detalii, în special, cu privire la neconformitate și la eventualele măsuri corective luate.  (2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, producătorii informează imediat în legătură cu aceasta autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul a fost pus la dispoziție pe piață sau pus în exploatare, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.  (3) Producătorii țin la dispoziția autorităților de omologare, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani după introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, dosarul de omologare menționat la articolul 29 alineatul (10) și, în plus, producătorul vehiculului păstrează în aceleași condiții o copie a certificatului de conformitate menționat la articolul 38.  (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, producătorii îi furnizează acesteia, prin autoritatea de omologare, o copie a certificatului UE de omologare de tip sau autorizația menționată la articolul 51 alineatul (1), demonstrând conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate, într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză. Producătorii cooperează cu autoritatea națională cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care au fost introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare. | Articolul 9 Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav  (1) Producătorii care sunt de părere sau au motive să presupună că introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate a acestora nu este în conformitate cu prezentul regulament sau cu actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.  Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.  (2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc deosebit, producătorii informează imediat în legătură cu aceasta autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul a fost introdus pe piață sau pus în exploatare, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.  (3) Producătorii păstrează dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (10) și, de asemenea, producătorul vehiculului păstrează o copie a certificatelor de conformitate menționate la articolul 33 pentru a le pune la dispoziția autorităților de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani de la introducerea pe piață în cazul unui sistem sau al unei componente sau unități tehnice separate.  (4) La cererea justificată a unei autorități naționale, producătorii îi furnizează autorității respective, prin intermediul autorității de omologare, o copie a certificatului de omologare UE de tip sau autorizația menționată la articolul 46 alineatele (1) și (2) pentru a demonstra conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate într-o limbă care poate fi înțeleasă cu ușurință de autoritatea respectivă. În conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, producătorii cooperează cu autoritatea națională cu privire la orice măsură întreprinsă pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care au fost introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 9 Obligațiile reprezentanților producătorului cu privire la supravegherea pieței  Reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Mandatul respectiv permite unui reprezentant cel puțin următoarele:  (a) să aibă acces la dosarul informativ și certificatul de conformitate, astfel încât acestea să poată fi puse la dispoziția autorităților de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani după 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, pune la dispoziția acesteia toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate;  (c) cooperează 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 mandatului său. | Articolul 11 Obligațiile reprezentanților producătorului cu privire la supravegherea pieței  Reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Mandatul respectiv permite unui reprezentant cel puțin următoarele:  (a) să aibă acces la dosarul informativ menționat la articolul 27 și certificatul de conformitate menționat la articolul 38, astfel încât acestea să poată fi puse la dispoziția autorităților de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani după 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, pune la dispoziția acesteia toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate;  (c) cooperează 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 mandatului său. | Articolul 10 Obligațiile reprezentanților producătorului cu privire la supravegherea pieței  Reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Respectivul mandat permite reprezentantului să îndeplinească cel puțin următoarele sarcini:  (a) au acces la dosarul de omologare menționat la articolul 22 și la certificatele de conformitate menționate la articolul 33 pentru a le putea pune la dispoziția autorităților de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani de la introducerea pe piață în cazul unui sistem sau al unei componente sau unități tehnice separate;  (b) la cererea justificată din partea unei autorități de omologare, pune la dispoziția acesteia toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate;  (c) cooperează cu autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul care face obiectul mandatului său. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 10 Obligațiile importatorilor  (1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care fie au primit omologarea UE de tip, fie îndeplinesc cerințele pentru omologarea națională, sau piese sau echipamente care se supun în întregime cerințelor Legii nr.235 din 01.02.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.  (2) Înainte de introducerea pe piață a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată omologată de tip, importatorii se asigură că dispun de un dosar de omologare și că sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară și respectă cerințele stabilite. În cazul unui vehicul, importatorul verifică dacă vehiculul este însoțit de certificatul de conformitate corespunzător.  (3) În cazul în care importatorii sunt de părere sau au motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament nu respectă cerințele din prezenta lege sau actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, în special, că nu corespunde tipului omologat, aceștia nu introduc pe piață, nu permit punerea sa în exploatare și nici înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate atât timp cât conformitatea acestora nu a fost restabilită. În plus, atunci când importatorul este de părere sau are motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, acesta informează producătorul și autoritățile de supraveghere a pieței. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, acesta informează în acest sens, de asemenea, autoritatea de omologare care a acordat omologarea.  (4) Importatorii indică numele lor, denumirea înregistrată sau marca înregistrată a acestora, precum și adresa la care pot fi contactați pe vehicul, sistem, componentă, unitatea tehnică separată, piesă sau echipament sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul.  (5) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit(ă) de instrucțiuni și informații în limba de stat.  (6) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite de prezenta lege sau de actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi .  (7) În cazul în care acest lucru este considerat oportun în raport cu riscurile grave prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament, importatorii, pentru protecția sănătății și a siguranței consumatorilor, investighează și, după caz, întocmesc un registru de reclamații și de rechemări ale unor vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente și informează constant distribuitorii în legătură cu această monitorizare. | Articolul 12 Obligațiile importatorilor  (1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care fie au primit omologarea UE de tip, fie îndeplinesc cerințele pentru omologarea națională, sau piese sau echipamente care se supun în întregime cerințelor Regulamentului (CE) nr. 765/2008.  (2) Înainte de introducerea pe piață a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată omologată de tip, importatorii se asigură că dispun de un dosar de omologare ce respectă articolul 29 alineatul (10) și că sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară și respectă cerințele articolului 9 alineatul (8). În cazul unui vehicul, importatorul verifică dacă vehiculul este însoțit de certificatul de conformitate corespunzător.  (3) În cazul în care importatorii sunt de părere sau au motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament nu respectă cerințele din prezentul regulament și, în special, că nu corespunde tipului omologat, aceștia nu introduc pe piață, nu permit punerea sa în exploatare și nici înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate atât timp cât conformitatea acestora nu a fost restabilită. În plus, atunci când importatorul este de părere sau are motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, acesta informează producătorul și autoritățile de supraveghere a pieței. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, acesta informează în acest sens, de asemenea, autoritatea de omologare care a acordat omologarea.  (4) Importatorii indică numele lor, denumirea înregistrată sau marca înregistrată a acestora, precum și adresa la care pot fi contactați pe vehicul, sistem, componentă, unitatea tehnică separată, piesă sau echipament sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul.  (5) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit(ă) de instrucțiuni și informații, în conformitate cu dispozițiile articolului 55, în limba sau limbile oficiale ale statului membru în cauză.  (6) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.  (7) În cazul în care acest lucru este considerat oportun în raport cu riscurile grave prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament, importatorii, pentru protecția sănătății și a siguranței consumatorilor, investighează și, după caz, întocmesc un registru de reclamații și de rechemări ale unor vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente și informează constant distribuitorii în legătură cu această monitorizare. | Articolul 11 Obligațiile importatorilor  (1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care fie au primit omologarea UE de tip, fie îndeplinesc cerințele legate de omologarea națională, sau piese și echipamente care fac exclusiv obiectul cerințelor Regulamentului (CE) nr. 765/2008.  (2) Înainte de introducerea pe piață a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii se asigură că dispun de un dosar de omologare ce respectă articolul 24 alineatul (10) și că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară și respectă cerințele articolului 8 alineatul (8). În cazul unui vehicul, importatorul verifică faptul că vehiculul este însoțit de certificatul de conformitate corespunzător.  (3) În cazul în care importatorii sunt de părere sau au motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament nu respectă cerințele din prezentul regulament și, în special, că nu corespunde omologării de tip, aceștia nu introduc pe piață, nu permit punerea în exploatare sau înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită. În plus, atunci când importatorul este de părere sau are motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, acesta informează producătorul și autoritățile de supraveghere a pieței. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii informează în această privință și autoritatea de omologare care a acordat omologarea.  (4) Importatorii indică numele lor, denumirea sau marca înregistrată a acestora, precum și adresa la care pot fi contactați, pe vehicul, pe sistem, pe componentă, pe unitatea tehnică separată, pe piesă sau pe echipament sau, dacă acest lucru nu este posibil, indică aceste informații pe ambalaj sau într-un document care însoțește vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul.  (5) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit (însoțită) de instrucțiuni și informații, în conformitate cu articolul 51, în limba sau limbile oficiale ale statelor membre în cauză.  (6) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.  (7) În cazul în care acest lucru este considerat oportun în raport cu riscurile deosebite prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament, importatorii, pentru protecția sănătății și a siguranței consumatorilor, investighează și, dacă este necesar, mențin un registru de reclamații și de rechemări ale unor vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente, informând distribuitorii în legătură cu această monitorizare. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 11 Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav  (1) Importatorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care le-au introdus pe piață nu este în conformitate cu prezenta lege sau cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.  (2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, importatorii informează imediat producătorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței. Importatorul îi informează de asemenea cu privire la orice acțiune întreprinsă furnizând detalii, în special cu privire la riscul grav și la măsurile corective întreprinse de producător.  (3) Importatorii păstrează o copie a certificatului de conformitate la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 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 poate fi pus la dispoziția acestor autorități, la cerere.  (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, importatorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză. Importatorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru a elimina riscurile prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament pe care l-au introdus pe piață. | Articolul 13 Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav  (1) Importatorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care le-au introdus pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.  (2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, importatorii informează imediat producătorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care produsul a fost introdus pe piață. Importatorul îi informează de asemenea cu privire la orice acțiune întreprinsă furnizând detalii, în special cu privire la riscul grav și la măsurile corective întreprinse de producător.  (3) Importatorii păstrează o copie a certificatului de conformitate la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 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 29 alineatul (10) poate fi pus la dispoziția acestor autorități, la cerere.  (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, importatorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză. Importatorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru a elimina riscurile prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament pe care l-au introdus pe piață. | Articolul 12 Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav  (1) Importatorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care au introdus-o pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.  (2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, importatorii informează imediat producătorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care le-au introdus pe piață. Importatorul îi informează de asemenea cu privire la orice acțiune întreprinsă furnizând detalii, în special cu privire la riscul grav și la măsurile corective întreprinse de producător.  (3) Importatorii păstrează o copie a certificatului de conformitate și o pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a vehiculului și de cinci ani de la introducerea pe piață în cazul unui sistem sau al unei componente sau unități tehnice separate și se asigură că dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (10) poate fi pus la dispoziția acestor autorități, la cerere.  (4) La cererea justificată a unei autorități naționale, importatorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate într-o limbă care poate fi ușor înțeleasă de către autoritatea în cauză. Importatorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care l-au introdus pe piață. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 12 Obligațiile distribuitorilor  (1) La punerea la dispoziție pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, distribuitorii acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele prezentei legi.  (2) Înainte de punerea la dispoziție pe piață, de înmatricularea sau de punerea în exploatare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii verifică dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marcajul reglementar sau marca de omologare de tip necesară, dacă sunt însoțite de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța în limba de stat și dacă importatorul și producătorul au respectat cerințele specificate la articolele 7 și 10.  (3) Distribuitorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezenta lege, actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi. | Articolul 14 Obligațiile distribuitorilor  (1) La punerea la dispoziție pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, distribuitorii acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.  (2) Înainte de punerea la dispoziție pe piață, de înmatricularea sau de punerea în exploatare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii verifică dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marcajul reglementar sau marca de omologare de tip necesară, dacă sunt însoțite de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată urmează să fie pusă la dispoziție pe piață și dacă importatorul și producătorul au respectat cerințele specificate la articolul 12 alineatele (2) și (4) și la articolul 39 alineatele (1) și (2).  (3) Distribuitorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament. | Articolul 13 Obligațiile distribuitorilor  (1) La introducerea pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, distribuitorii acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.  (2) Înainte de punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii verifică dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă placa reglementară sau marca de omologare de tip necesară, dacă sunt însoțite de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată urmează să fie introdusă pe piață și dacă importatorul și producătorul au respectat cerințele specificate la articolul 11 alineatele (2) și (4) și la articolul 34 alineatele (1) și (2).  (3) Distribuitorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 13 Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav  (1) În cazul în care un distribuitor este de părere sau are motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu respectă cerințele din prezenta lege, actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, acesta nu va pune la dispoziție pe piață, înmatricula sau pune în exploatare vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită.  (2) Distribuitorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care au pus-o la dispoziție pe piață sau au înmatriculat-o sau pentru a cărei punere în exploatare sunt răspunzători nu este în conformitate cu prezenta lege, actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, informează producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se adoptă în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) sau cu articolul 11 alineatul (1) măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul.  (3) Atunci când un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, distribuitorii informează imediat producătorul, importatorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței. Distribuitorul îi informează de asemenea cu privire la orice măsură luată, furnizând detalii, în special în legătură cu riscul grav și cu orice măsură corectivă întreprinsă de producător.  (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 8 alineatul (4) sau că importatorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 11 alineatul (3). Distribuitorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice măsură întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piață. | Articolul 15 Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav  (1) În cazul în care un distribuitor este de părere sau are motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu respectă cerințele din prezentul regulament, acesta nu va pune la dispoziție pe piață, înmatricula sau pune în exploatare vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită.  (2) Distribuitorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care au pus-o la dispoziție pe piață sau au înmatriculat-o sau pentru a cărei punere în exploatare sunt răspunzători nu este în conformitate cu prezentul regulament informează producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se adoptă în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) sau cu articolul 13 alineatul (1) măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul.  (3) Atunci când un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, distribuitorii informează imediat producătorul, importatorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței ale statelor membre în care a fost pus la dispoziție pe piață. Distribuitorul îi informează de asemenea cu privire la orice măsură luată, furnizând detalii, în special în legătură cu riscul grav și cu orice măsură corectivă întreprinsă de producător.  (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 10 alineatul (4) sau că importatorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 13 alineatul (3). Distribuitorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piață. | Articolul 14 Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav  (1) În cazul în care un distribuitor este de părere sau are motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu respectă cerințele din prezentul regulament, acesta se va abține să pună la dispoziție pe piață, să pună în exploatare sau să înmatriculeze vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită.  (2) Distribuitorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care au introdus-o pe piață sau înmatriculat ori pentru a cărei punere în exploatare sunt răspunzători nu este în conformitate cu prezentul regulament informează producătorul sau reprezentantul producătorului pentru a se asigura că sunt întreprinse măsurile corective necesare, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) sau cu articolul 12 alineatul (1), pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a le retrage sau rechema, dacă este cazul.  (3) Atunci când un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, distribuitorii informează neîntârziat producătorul, importatorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței ale statelor membre în care au fost puse la dispoziție pe piață. Distribuitorul îi informează de asemenea în legătură cu orice măsură adoptată, furnizând detalii în special cu privire la riscul grav și la orice măsură corectivă adoptată de către producător.  (4) La cererea justificată a unei autorități naționale, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 9 alineatul (4) sau că importatorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 12 alineatul (3). Distribuitorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piață. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 14 Cazuri în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor  În sensul prezentei legi, un importator sau distribuitor este considerat producător și este supus obligațiilor care revin producătorului în temeiul articolelor 7-9 atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață, înmatriculează sau este responsabil pentru punerea în exploatare a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în numele său sau al mărcii sale comerciale sau modifică un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în așa fel încât conformitatea cu cerințele aplicabile riscă să fie afectată. | Articolul 16 Cazuri în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor  În sensul prezentului regulament, un importator sau distribuitor este considerat producător și este supus obligațiilor care revin producătorului în temeiul articolelor 9-11 atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață, înmatriculează sau este responsabil pentru punerea în exploatare a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în numele său sau al mărcii sale comerciale sau modifică un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în așa fel încât conformitatea cu cerințele aplicabile riscă să fie afectată. | Articolul 15 Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor  În sensul prezentului regulament, un importator sau distribuitor poate fi considerat producător și poate fi supus obligațiilor care revin producătorului în temeiul articolelor 8-10 atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață, înmatriculează sau este responsabil pentru punerea în exploatare a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în numele său sau al mărcii sale comerciale sau modifică un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în așa fel încât conformitatea cu cerințele aplicabile riscă să fie afectată. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 15 Identificarea operatorilor economici  Operatorii economici, la cerere, pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de zece ani pentru un vehicul și de cinci ani pentru un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament, datele de identificare ale:  (a) oricărui operator economic care le-a furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;  (b) oricărui operator economic căruia i-au furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament. | Articolul 17 Identificarea operatorilor economici  Operatorii economici, la cerere, pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de zece ani pentru un vehicul și de cinci ani pentru un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament, datele de identificare ale:  (a) oricărui operator economic care le-a furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;  (b) oricărui operator economic căruia i-au furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament. | Articolul 16 Identificarea operatorilor economici  Operatorii economici, la cerere, pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de cinci ani, datele de identificare ale:  (a) oricărui operator economic care le-a furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;  (b) oricărui operator economic căruia i-au furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL III  CERINȚE DE FOND | CAPITOLUL III  CERINȚE DE FOND | CAPITOLUL III  CERINȚE DE FOND |  |  |  |  |  |
|  | Articolul 18 Cerințe de fond generale  (1) Vehiculele din categoria L, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate acestora satisfac cerințele referitoare la (sub)categoriile de vehicule corespunzătoare precizate în anexele II-VIII.  (2) Vehiculele din categoria L sau sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate ale acestora, a căror compatibilitate electromagnetică face obiectul actelor delegate menționate la alineatul (3) din prezentul articol privind construcția vehiculelor și al actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, nu se supun Directivei 2004/108/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 2004 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la compatibilitatea electromagnetică ( 26 ).  (3) Pentru a completa cerințele referitoare la omologarea de tip a vehiculelor din categoria L stabilite în prezentul regulament, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 75 cu privire la cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare rezumate în anexa II părțile A, B și C, asigurând, astfel, un grad înalt de siguranță și de protecție a mediului conform definiției din dispozițiile corespunzătoare ale prezentului regulament. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. |  |  | **Incompatibil** | Prevederile urmează a fi incluse în actele secundare de punere în aplicare a legii. | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate prin acte secundare, ulterior aprobării legii. |
|  | Articolul 19 Interdicția utilizării dispozitivelor de invalidare  Utilizarea dispozitivelor de invalidare care reduc eficacitatea sistemelor de siguranță, a celor de compatibilitate electromagnetică, a sistemelor de diagnosticare la bord, precum și a sistemelor de reducere a zgomotului sau de limitare a emisiilor poluante este interzisă. Un element constructiv nu este considerat dispozitiv de invalidare dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:  (a) necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru a asigura funcționarea în siguranță a vehiculului;  (b) dispozitivul nu funcționează mai mult decât este necesar pentru pornirea motorului;  (c) condițiile de funcționare sunt în bună măsură incluse în procedurile de încercare pentru verificarea conformității vehiculului cu prezentul regulament și cu actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament. |  |  | **Incompatibil** | Prevederile urmează a fi incluse în actele secundare de punere în aplicare a legii. | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate prin acte secundare, ulterior aprobării legii. |
|  | Articolul 20 Măsuri pentru producători cu privire la modificarea grupului propulsor al vehiculelor  (1) Producătorii de vehicule echipează vehiculele din categoria L, cu excepția subcategoriilor L3e-A3 și L4e-A3, cu caracteristici speciale menite să împiedice intervențiile neautorizate asupra grupului propulsor, sub forma unei serii de cerințe și specificații tehnice cu scopul:  (a) de a împiedica modificările care ar putea afecta siguranța, în special prin ameliorarea performanței vehiculului prin intervenții neautorizate asupra grupului propulsor cu scopul de a mări cuplul maxim și/sau puterea și/sau viteza proiectată maximă a vehiculului stabilite oficial în timpul procedurii de omologare de tip urmate de producătorul vehiculului; și/sau  (b) de a preveni efecte nocive asupra mediului.  (2) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolului 75 privind cerințele specifice cu privire la măsurile vizate la alineatul (1) și pentru a facilita respectarea alineatului (4). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (3) După o modificare a grupului propulsor, orice vehicul trebuie să satisfacă cerințele tehnice corespunzătoare categoriei sau subcategoriei căreia vehiculul îi aparținea inițial sau, după caz, cerințele noii categorii sau subcategorii a acestuia care era în vigoare la momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în exploatare a vehiculului inițial, inclusiv ultimele modificări ale acestor cerințe.  În cazul în care producătorul vehiculului proiectează grupul propulsor al unui tip de vehicul astfel încât să permită modificarea sa astfel încât vehiculul nu ar mai fi conform tipului omologat, dar ar corespunde unei variante sau versiuni suplimentare, producătorul vehiculului include în cerere informațiile relevante cu privire la fiecare variantă sau versiune astfel creată, fiecare variantă și versiune fiind omologată de tip în mod explicit. Dacă vehiculul modificat intră într-o categorie sau subcategorie nouă, se face o cerere pentru o nouă omologare de tip.  (4) Fără a aduce atingere alineatului (1), pentru a evita modificările și ajustările cu efecte adverse asupra siguranței în funcționare sau asupra performanțelor de mediu ale vehiculului, producătorul depune eforturi, prin aplicarea celor mai bune practici de inginerie, în vederea prevenirii posibilității de a realiza tehnic asemenea modificări sau ajustări, cu excepția cazului în care aceste modificări sau ajustări sunt declarate explicit și sunt conținute în dosarul informativ și sunt, astfel, acoperite de omologarea de tip. |  |  | **Incompatibil** | Prevederile urmează a fi incluse în actele secundare de punere în aplicare a legii. | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate prin acte secundare, ulterior aprobării legii. |
|  | Articolul 21 Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord  (1) Vehiculele din categoria L sunt echipate cu un sistem OBD care respectă cerințele de funcționare și procedurile de încercare stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (5) și de la datele de aplicare stabilite în anexa IV.  (2) De la datele stabilite la punctul 1.8.1 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e-A, L6e-A și L7e-A sunt echipate cu un sistem OBD de etapa I care monitorizează toate defecțiunile sistemului de control al emisiilor la nivel de circuit electric și dispozitiv electronic și raportează aceste defecțiuni care determină depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B1.  (3) De la datele stabilite la punctul 1.8.2 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e-L7e sunt echipate cu un sistem OBD de etapa I care monitorizează toate defecțiunile sistemului de control al emisiilor la nivel de circuit electric și dispozitiv electronic și care este activat la depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B2. Sistemele OBD de etapa I pentru vehiculele din (sub)categoriile respective raportează, de asemenea, activarea unui mod de funcționare care reduce în mod semnificativ cuplul motorului.  (4) De la datele stabilite la punctul 1.8.3 din anexa IV și sub rezerva articolului 23 alineatul (5), vehiculele din (sub)categoriile L3e, L5e-A, L6e-A și L7e-A sunt echipate, în plus, cu un sistem OBD de etapa II care monitorizează și raportează defecțiunile și degradarea sistemului de control al emisiilor care determină depășirea limitelor de emisie OBD stabilite în anexa VI punctul B2.  (5) Pentru a armoniza raportarea efectuată de sistemul OBD a defectelor în materie de siguranță în funcționare sau ale sistemului de control al emisiilor și pentru a facilita repararea efectivă și eficientă a unui vehicul, se deleagă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind cerințele tehnice detaliate privind sistemele de diagnosticare la bord, inclusiv cerințele privind funcționarea OBD, precum și procedurile de încercare pentru elementele enumerate la alineatele (1)-(4), ►C1 în conformitate cu anexa II partea C1 punctul 11 ◄ și încercarea de tipul VIII menționată în anexa V. |  |  | **Incompatibil** | Prevederile urmează a fi incluse în actele secundare de punere în aplicare a legii. | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate prin acte secundare, ulterior aprobării legii. |
| Articolul 16 Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor rutiere  (1) Producătorii asigură proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor astfel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic.  (2) Producătorul se asigură că siguranța în funcționare a vehiculului rămâne asigurată pe întreaga durată normală de viață a vehiculului, dacă acesta este folosit în condiții normale și este întreținut în conformitate cu recomandările producătorului. Producătorul va furniza o declarație în dosarul informativ prin care confirmă că anduranța sistemelor, a pieselor și a echipamentelor de importanță critică pentru siguranța în funcționare este garantată prin încercări adecvate și prin folosirea de bune practici de inginerie.  (3) Producătorii se asigură ca vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate îndeplinesc cerințele aplicabile specificate în actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, și corespund procedurilor de încercare și cerințelor de performanță. | Articolul 22 Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor  (1) Producătorii asigură proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor astfel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic.  (2) Producătorul se asigură că siguranța în funcționare a vehiculului rămâne asigurată pe întreaga durată normală de viață a vehiculului, dacă acesta este folosit în condiții normale și este întreținut în conformitate cu recomandările producătorului. Producătorul va furniza o declarație în dosarul informativ prin care confirmă că anduranța sistemelor, a pieselor și a echipamentelor de importanță critică pentru siguranța în funcționare este garantată prin încercări adecvate și prin folosirea de bune practici de inginerie.  (3) Producătorii se asigură ca vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate îndeplinesc cerințele aplicabile specificate în anexele II și VIII și corespund procedurilor de încercare și cerințelor de performanță specificate printr-un act delegat adoptat în temeiul alineatului (5).  (4) Componentele vehiculelor, ale căror pericole de natură electrică fac obiectul actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, nu se supun Directivei 2006/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la echipamentele electrice destinate utilizării în cadrul unor anumite limite de tensiune ( 27 ).  (5) Pentru a asigura obținerea unui nivel înalt de siguranță în funcționare, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind cerințele specifice enumerate în anexa II partea B cu privire la siguranța în funcționare a vehiculelor și, dacă este cazul, se bazează pe cerințele suplimentare referitoare la siguranța funcțională enumerate în anexa VIII. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (6) Comisia adoptă într-o a doua etapă, până la 31 decembrie 2020, un act delegat în conformitate cu articolul 75 pentru a armoniza cerințele și încercările privind ciclul normal de viață pentru a garanta integritatea structurii vehiculului conform ►C1 anexei II partea B punctul 18 (7) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea elaborării unui model pentru declarația producătorului. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). |  |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 17. Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor agricole şi forestiere  (1) Producătorii asigură proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor astfel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor persoane din preajma vehiculului.  (2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezenta lege, inclusiv cerințele referitoare la:  a) integritatea structurii vehiculului;  b) sistemele de asistență la conducere a conducătorului vehiculului, în special cele de direcție și de frânare, cuprinzând și sistemele de frânare avansate, precum și sistemele de control electronic al stabilității;  c) sisteme care asigură conducătorului vizibilitate și informații cu privire la starea vehiculului și a zonei înconjurătoare, inclusiv geamuri, oglinzi și sisteme de informare a conducătorului;  d) sisteme de iluminare a vehiculului;  e) sistemele de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajările interioare, tetierele, centurile de siguranță, portierele;  f) exteriorul vehiculului și accesoriile;  g) compatibilitatea electromagnetică;  h) dispozitive de avertizare sonoră;  i) sisteme de încălzire;  j) dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate;  k) sisteme de identificare a vehiculului;  l) mase și dimensiuni;  m) siguranța din punct de vedere electric, inclusiv electricitatea statică;  n) dispozitivele de protecție spate;  o) protecția laterală;  p) platformele de încărcare;  q) dispozitive de remorcare;  r) pneuri;  s) dispozitivele antiîmproșcare;  t) mers înapoi;  u) șenile;  v) cuplajele mecanice, inclusiv protecția împotriva greșelilor de montare.  (3) Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, dacă sunt aplicabile.  (4) Pentru a asigura atingerea unui nivel ridicat de siguranță în funcționare, autoritatea de omologare adoptă cerințe tehnice detaliate pentru elementele prevăzute la alineatul (2) al prezentului articol, inclusiv proceduri de încercare și valori limită, după caz.  (6) Cerințele tehnice detaliate trebuie să crească sau cel puțin să mențină nivelul de siguranță în funcționare și să asigure următoarele:  a) vehiculele cu o viteză maximă constructivă de peste 40 km/h respectă un nivel echivalent de siguranță în funcționare în ceea ce privește performanța de frânare și, după caz, a sistemelor de frânare cu antiblocare cu cel al autovehiculelor și al remorcilor acestora;  (b) presiunea de contact maximă exercitată pe suprafața de rulare dură de cauciucuri sau șenile nu depășește 0,8 MPa. |  | Articolul 17 Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor  (1) Producătorii asigură proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor astfel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor persoane din preajma vehiculului.  (2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezentul regulament, inclusiv cerințele referitoare la:  (a) integritatea structurii vehiculului;  (b) sistemele de asistență la conducere a conducătorului vehiculului, în special cele de direcție și de frânare, cuprinzând și sistemele de frânare avansate, precum și sistemele de control electronic al stabilității;  (c) sisteme care asigură conducătorului auto vizibilitate și informații cu privire la starea vehiculului și a zonei înconjurătoare, inclusiv geamuri, oglinzi și sisteme de informare a conducătorului auto;  (d) sisteme de iluminare a vehiculului;  (e) sistemele de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajările interioare, tetierele, centurile de siguranță, portierele;  (f) exteriorul vehiculului și accesoriile;  (g) compatibilitatea electromagnetică;  (h) dispozitive de avertizare sonoră;  (i) sisteme de încălzire;  (j) dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate;  (k) sisteme de identificare a vehiculului;  (l) mase și dimensiuni;  (m) siguranța din punct de vedere electric, inclusiv electricitatea statică;  (n) dispozitivele de protecție spate;  (o) protecția laterală;  (p) platformele de încărcare;  (q) dispozitive de remorcare;  (r) pneuri;  (s) dispozitivele antiîmproșcare;  (t) mers înapoi;  (u) șenile;  (v) cuplajele mecanice, inclusiv protecția împotriva greșelilor de montare.  (3) Componentele vehiculelor, ale căror pericole de natură electrică fac obiectul actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, nu fac obiectul Directivei 2006/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la echipamentele electrice destinate utilizării în cadrul unor anumite limite de tensiune ( 1 ).  (4) Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, dacă sunt aplicabile în conformitate cu anexa I.  (5) Pentru a asigura atingerea unui nivel ridicat de siguranță în funcționare, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 71, referitoare la cerințele tehnice detaliate pentru elementele vizate la alineatul (2) al prezentului articol, inclusiv proceduri de încercare și valori limită, după caz. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  Aceste cerințe detaliate trebuie să crească sau cel puțin să mențină nivelul de siguranță în funcționare prevăzut de directivele menționate la articolul 76 alineatul (1) și la articolul 77 și să asigure următoarele:  (a) vehiculele cu o viteză maximă constructivă de peste 40 km/h respectă un nivel echivalent de siguranță în funcționare în ceea ce privește performanța de frânare și, după caz, a sistemelor de frânare cu antiblocare cu cel al autovehiculelor și al remorcilor acestora;  (b) presiunea de contact maximă exercitată pe suprafața de rulare dură de cauciucuri sau șenile nu depășește 0,8 MPa. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 18. Cerințe pentru siguranța la locul de muncă pentru vehiculele agricole şi forestiere  (1)Producătorii asigură proiectarea, construcția și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a persoanelor care lucrează pe vehicul sau cu vehiculul.  (2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezentul regulament, inclusiv cerințele referitoare la:  a) structurile de protecție contra răsturnării („ROPS” – Roll-Over Protection Systems);  b) structurile de protecție împotriva căderii de obiecte („FOPS” – Falling Objects Protective Structures);  c) scaunele pentru pasageri;  d) nivelul zgomotului la care este expus conducătorul auto;  e) scaunul conducătorului;  f) spațiul de operare și accesul la postul de conducere, inclusiv protecția împotriva riscului de alunecare, împiedicare sau cădere;  g) prizele de putere;  h) protecția elementelor de acționare;  i) punctele de fixare a centurilor de siguranță;  j) centurile de siguranță;  k) protecția conducătorului împotriva obiectelor penetrante („OPS” – Operator Protection Structures);  l) protecția conducătorului împotriva substanțelor periculoase;  m) protecția față de expunerea la piese sau materiale la temperaturi extreme;  n) manualul de utilizare;  o) sistemele de control, inclusiv siguranța și fiabilitatea sistemelor de control, dispozitivele de oprire de urgență și cele automate;  p) protecția împotriva riscurilor mecanice, altele decât cele menționate la literele a), b), g) și k), inclusiv protecția împotriva suprafețelor rugoase, a marginilor și a unghiurilor ascuțite, a spargerii conductelor care transportă lichide, precum și a deplasării necontrolate a vehiculului;  q) exploatare și întreținere, inclusiv curățarea în siguranță a vehiculelor;  r) apărătoarele și dispozitivele de protecție;  s) informații, avertizări și marcaje;  t) materiale și produse;  u) baterii.  (3) Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în măsura stabilită în actele de aplicare a prezentei legi.  (4) Pentru a asigura obținerea unui nivel ridicat de siguranță la locul de muncă, autoritatea de omologare adoptă acte normative referitoare la cerințele tehnice detaliate pentru elementele prevăzute la alineatul (2) al prezentului articol, inclusiv proceduri de încercare și, după caz, valori limită.  (5) Cerințele tehnice detaliate trebuie să crească sau cel puțin să mențină nivelul de siguranță la locul de muncă, ținând seama de ergonomie (inclusiv protecția împotriva utilizării defectuoase care poate fi prevăzută, funcționalitatea sistemelor de control, accesibilitatea comenzilor pentru evitarea activării neintenționate a acestora, adaptarea interfeței de comunicare dintre operator și vehicul la caracteristicile previzibile ale șoferului, vibrații și intervenția operatorului), de stabilitate și de protecția împotriva incendiilor. |  | Articolul 18 Cerințe pentru siguranța la locul de muncă  (1) Producătorii asigură proiectarea, construcția și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a persoanelor care lucrează pe vehicul sau cu vehiculul.  (2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezentul regulament, inclusiv cerințele referitoare la:  (a) structurile de protecție contra răsturnării („ROPS” – Roll-Over Protection Systems);  (b) structurile de protecție împotriva căderii de obiecte („FOPS” – Falling Objects Protective Structures);  (c) scaunele pentru pasageri;  (d) nivelul zgomotului la care este expus conducătorul auto;  (e) scaunul conducătorului;  (f) spațiul de operare și accesul la postul de conducere, inclusiv protecția împotriva riscului de alunecare, împiedicare sau cădere;  (g) prizele de putere;  (h) protecția elementelor de acționare;  (i) punctele de fixare a centurilor de siguranță;  (j) centurile de siguranță;  (k) protecția conducătorului împotriva obiectelor penetrante („OPS” – Operator Protection Structures);  (l) protecția conducătorului împotriva substanțelor periculoase;  (m) protecția față de expunerea la piese sau materiale la temperaturi extreme;  (n) manualul de utilizare;  (o) sistemele de control, inclusiv siguranța și fiabilitatea sistemelor de control, dispozitivele de oprire de urgență și cele automate;  (p) protecția împotriva riscurilor mecanice, altele decât cele menționate la literele (a), (b), (g) și (k), inclusiv protecția împotriva suprafețelor rugoase, a marginilor și a unghiurilor ascuțite, a spargerii conductelor care transportă lichide, precum și a deplasării necontrolate a vehiculului;  (q) exploatare și întreținere, inclusiv curățarea în siguranță a vehiculelor;  (r) apărătoarele și dispozitivele de protecție;  (s) informații, avertizări și marcaje;  (t) materiale și produse;  (u) baterii.  (3) Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, dacă sunt aplicabile în conformitate cu anexa I.  (4) Pentru a asigura obținerea unui nivel ridicat de siguranță la locul de muncă, în conformitate cu articolul 71, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate referitoare la cerințele tehnice detaliate pentru elementele vizate la alineatul (2) al prezentului articol, inclusiv proceduri de încercare și, după caz, valori limită. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  Aceste cerințe detaliate trebuie să crească sau cel puțin să mențină nivelul de siguranță la locul de muncă prevăzut de directivele menționate la articolul 76 alineatul (1) și la articolul 77, ținând seama de ergonomie (inclusiv protecția împotriva utilizării defectuoase care poate fi prevăzută, funcționalitatea sistemelor de control, accesibilitatea comenzilor pentru evitarea activării neintenționate a acestora, adaptarea interfeței de comunicare dintre operator și vehicul la caracteristicile previzibile ale șoferului, vibrații și intervenția operatorului), de stabilitate și de protecția împotriva incendiilor. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 19 Cerințe aplicabile performanțelor de mediu pentru vehiculele rutiere  (1) Producătorii se asigură că vehiculele sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât impactul asupra mediului să fie minim. Producătorii se asigură că vehiculele omologate de tip îndeplinesc cerințele legate de performanțele de mediu astfel cum se specifică în actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi.  (2) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate corespund procedurilor și cerințelor de încercare stabilite în actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi .  (3) Producătorii se asigură că cerințele de omologare de tip cu privire la verificarea durabilității sunt îndeplinite. La alegerea producătorului, este utilizată una dintre următoarele proceduri de încercare pentru a demonstra autorității de omologare că performanța de mediu a unui tip de vehicul omologat prezintă un caracter durabil:  (a) încercarea de durabilitate propriu-zisă a vehiculului prin parcurgerea distanței integrale:  Vehiculele de încercare parcurg fizic distanța integrală stabilită și sunt încercate în conformitate cu procedura stabilită în încercarea stabilită în actul delegat adoptat în temeiul prezentei legi. Rezultatele încercării trebuie să fie inferioare limitelor încercărilor privind performanțele de mediu.  (b) încercarea de durabilitate propriu-zisă a vehiculului prin parcurgerea parțială a distanței:  Vehiculele de încercare parcurg fizic minim 50 % din distanța integrală stabilită și sunt încercate în conformitate cu procedura stabilită în actul delegat adoptat în temeiul prezentei legi. Rezultatele încercării se extrapolează până la distanța integrală stabilită. Atât rezultatele încercării, cât și rezultatele extrapolate trebuie să fie inferioare limitelor încercărilor privind performanțele de mediu.  (c) procedura matematică de durabilitate:  Pentru fiecare componentă a emisiilor, produsul înmulțirii factorului de deteriorare cu rezultatul încercării privind performanțele de mediu a unui vehicul care a parcurs mai mult de 100 km după prima pornire de la sfârșitul liniei de producție trebuie să fie mai mic decât limita încercărilor privind performanțele de mediu. | Articolul 23 Cerințe aplicabile performanțelor de mediu  (1) Producătorii se asigură că vehiculele sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât impactul asupra mediului să fie minim. Producătorii se asigură că vehiculele omologate de tip îndeplinesc cerințele legate de performanțele de mediu astfel cum se specifică în anexele II, V și VI și în limitele parcursului pentru durabilitate stabilit în anexa VII.  (2) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate corespund procedurilor și cerințelor de încercare stabilite în anexa V în limitele datelor de aplicare stabilite în anexa IV, care urmează să fie stabilite prin actul delegat adoptat în temeiul alineatului (12) din prezentul articol.  (3) Producătorii se asigură că cerințele de omologare de tip cu privire la verificarea durabilității sunt îndeplinite. La alegerea producătorului, este utilizată una dintre următoarele proceduri de încercare pentru a demonstra autorității de omologare că performanța de mediu a unui tip de vehicul omologat prezintă un caracter durabil:  (a) încercarea de durabilitate propriu-zisă a vehiculului prin parcurgerea distanței integrale:  Vehiculele de încercare parcurg fizic distanța integrală stabilită în anexa VII partea A și sunt încercate în conformitate cu procedura stabilită în încercarea de tipul V stabilită în actul delegat adoptat în temeiul alineatului (12) din prezentul articol. Rezultatele încercărilor de emisii până inclusiv la distanța integrală stabilită în anexa VII partea A sunt mai mici decât ►C1 limitele încercărilor privind performanțele de mediu ◄ stabilite în anexa VI partea A.  (b) încercarea de durabilitate propriu-zisă a vehiculului prin parcurgerea parțială a distanței:  Vehiculele de încercare parcurg fizic minim 50 % din distanța integrală stabilită în anexa VII partea A și sunt încercate în conformitate cu procedura stabilită în încercarea de tipul V stabilită în actul delegat adoptat în temeiul alineatului (12) din prezentul articol. După cum se specifică în actul respectiv, rezultatele încercării se extrapolează până la distanța integrală stabilită în anexa VII partea A. Atât rezultatele încercării, cât și rezultatele extrapolate trebuie să fie inferioare ►C1 limitelor încercărilor privind performanțele de mediu ◄ specificate în anexa VI partea A.  (c) procedura matematică de durabilitate:  Pentru fiecare componentă a emisiilor, produsul înmulțirii factorului de deteriorare stabilit în anexa VII partea B cu rezultatul încercării privind performanțele de mediu a unui vehicul care a parcurs mai mult de 100 km după prima pornire de la sfârșitul liniei de producție trebuie să fie mai mic decât limita încercărilor privind performanțele de mediu stabilită în anexa VI partea A.  (4) Până la 1 ianuarie 2016, Comisia întocmește un studiu aprofundat privind efectele asupra mediului. Acest studiu trebuie să evalueze influența asupra calității aerului a vehiculelor din categoria L, precum și cota emisiilor poluante generate de aceste vehicule pe baza cerințelor pentru tipurile de încercări I, IV, V, VII și VIII specificate la anexa V.  Studiul va cumula și evalua ultimele date științifice, rezultatele cercetării științifice, precum și datele privind modelarea și rentabilitatea pentru a stabili măsuri de politică definitive prin confirmarea și definitivarea aplicării nivelului Euro 5 specificat în anexa IV și a ►C1 cerințelor privind performanțele de mediu ◄ Euro 5 stabilite în anexa V, în anexa VI punctele A2, B2 și C2 și în anexa VII privind parcursurile pentru durabilitate și factorii de deteriorare din nivelul Euro 5.  (5) Pe baza concluziilor studiului menționat la alineatul (4), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului până la 31 decembrie 2016 un raport privind cele ce urmează:  (a) datele pentru aplicarea nivelului Euro 5 menționate în anexa IV;  (b) valorile limitelor de emisie Euro 5 menționate în anexa VI punctul A2 și pragurile OBD menționate în anexa VI punctul B2;  (c) toate noile tipuri de vehicule din (sub)categoriile L3e, L5e, L6e-A și L7e-A care corespund nivelului Euro 5 sunt echipate, pe lângă sistemele OBD I, cu sisteme OBD II;  (d) parcursul pentru determinarea durabilității pentru nivelul Euro 5 menționat în anexa VII partea A și factorii de deteriorare pentru nivelul Euro 5 menționați în anexa VII partea B .Comisia întocmește propunerile legislative corespunzătoare în lumina raportului respectiv.  (6) Bazându-se pe rezultatele studiului de impact asupra mediului, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 75, determinând care dintre (sub)categoriile L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B și L7e-C pentru nivelul Euro 5 urmează să fie supuse unei încercări SHED sau unei încercări de permeabilitate a rezervorului și a circuitului de carburant respectând limitele de încercare enumerate în anexa VI punctul C2.  (7) Producătorii garantează că vehiculele din categoria L respectă cerințele de încercare aplicabile privind performanțele de mediu pentru omologare și extindere, conform datelor din anexa V partea A.  (8) În ceea ce privește încercarea de tipul I, limita de emisii pentru motocicletele L3e-AxE („enduro”, x = 1, 2 sau 3) și L3e-AxT („trial”, x = 1, 2 sau 3) este suma care rezultă din adunarea L2 (THC) și L3 (NOx) din anexa VI partea A. Rezultatele încercărilor de emisii (NOx + THC) sunt mai mici sau egale cu această limită (L2 + L3).  (9) Vehiculele din categoria L4e îndeplinesc ►C1 cerințele privind performanțele de mediu ◄ specificate în anexa V pentru vehicule din categoria L3e, situație în care, pentru încercările de tipul I, IV, VII și VIII din anexa V, se supune încercării fie ansamblul complet al vehiculul motorizat de bază cu ataș, fie doar vehiculul motorizat de bază fără ataș, după caz.  (10) Producătorii se asigură că toate dispozitivele de schimb pentru controlul poluării introduse pe piață sau puse în exploatare în Uniune beneficiază de omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.  (11) Cerințele specificate la alineatele (1)-(10) se aplică vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate în conformitate cu anexa II.  (12) Pentru a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului, Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind specificațiile tehnice detaliate privind ►C1 cerințele privind performanțele de mediu ◄ pentru aspectele menționate la alineatele (1), (2), (3), (6) și (7) din prezentul articol, inclusiv procedurile de încercare. | . |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 20. Cerințe pentru performanța de mediu pentru vehiculele agricole şi forestiere  (1) Producătorii se asigură că vehiculele sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât impactul asupra mediului să fie minim.  (2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezentul regulament, inclusiv cerințele referitoare la:  a)emisiile poluante;  b)nivelul sonor extern.  (3) Autoritatea de omologare stabilește valorile limită specifice, cerințele și procedurile de încercare pentru emisii poluante pentru echipamente mobile şi valorile limită pentru nivelurile sonore externe.  (4) Nivelurile respective se măsoară în conformitate cu procedurile de încercare prevăzute în actele normative menționate la alineatul (7).  (5) Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în măsura stabilită în actele de aplicare a prezentei legi . |  | Articolul 19 Cerințe pentru performanța de mediu  (1) Producătorii se asigură că vehiculele sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât impactul asupra mediului să fie minim.  (2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezentul regulament, inclusiv cerințele referitoare la:  (a) emisiile poluante;  (b) nivelul sonor extern.  (3) Se aplică dispozițiile privind categoriile de motoare, limitele emisiilor de gaze de evacuare, ciclurile de încercare, perioadele de durabilitate a emisiilor, cerințele privind emisiile de gaze de evacuare, monitorizarea emisiilor motoarelor în circulație și efectuarea măsurătorilor și a încercărilor, precum și dispozițiile tranzitorii și dispozițiile care permit omologarea UE de tip timpurie și introducerea pe piață timpurie a motoarelor din etapa V prevăzute pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră în Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului ( 2 ) și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.  În sensul introducerii pe piață, înregistrării sau punerii în funcțiune a tractoarelor din categoriile T2, T4.1 și C2, motoarele din intervalul de putere 56-130 kW care îndeplinesc cerințele etapei IIIB sunt considerate motoare de tranziție, conform definiției de la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2016/1628.  (4) Valorile limită pentru nivelurile sonore externe specifice nu depășesc următoarele niveluri:  (a) 89 dB(A) pentru tractoare având masa fără încărcătură, în ordine de mers de peste 1 500 kg;  (b) 85 dB(A) pentru tractoare având masa fără încărcătură, în ordine de mers de cel mult 1 500 kg.  Nivelurile respective se măsoară în conformitate cu procedurile de încercare prevăzute în actele delegate menționate la alineatul (6).  (5) Cerințele menționate la alineatele (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, dacă sunt aplicabile în conformitate cu anexa I.  (6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 în ceea ce privește cerințele tehnice detaliate privind nivelurile sonore externe, inclusiv procedurile de încercare, precum și privind instalarea pe un vehicul de motoare care au fost omologate în legătură cu emisiile poluante și dispozițiile conexe privind flexibilitatea în vederea obținerii unui nivel ridicat de performanțe de mediu. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  Aceste cerințe tehnice specifice trebuie să fie de natură să mărească sau cel puțin să mențină nivelul performanței de mediu prevăzute de directivele menționate la articolul 76 alineatul (1) și, după caz, la articolul 77.  Prin derogare de la principiul enunțat în al doilea paragraf, Comisia este împuternicită să modifice până la 31 decembrie 2016 Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei ( 3 ), astfel încât:  (a) în scopul omologării UE de tip pentru tractoarele din categoriile T2, T4.1 și C2, perioada de amânare prevăzută la articolul 11 alineatul (4) din Regulamentul delegat (UE) 2015/96 să fie de patru ani;  (b) în cadrul regimului de flexibilitate menționat la articolul 14 din Regulamentul delegat (UE) 2015/96, flexibilitatea permisă în temeiul punctului 1.1.1 din anexa V la regulamentul delegat menționat anterior să fie majorată la 150 % pentru tractoarele din categoriile T2, T4.1 și C2 |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 21 Cerințele privind performanțele de mediu suplimentare cu privire la gazele cu efect de seră, la consumul de carburant și la consumul de energie electrică și autonomia electrică  (1) Emisiile de bioxid de carbon (CO2) se determină cu ajutorul ciclului aplicabil de încercare în laborator a emisiilor efectuat de producător, ale cărui rezultate sunt comunicate de producător autorității de omologare. Consumul de carburant și/sau consumul de energie electrică și autonomia electrică fie sunt calculate pe baza rezultatelor încercărilor în laborator a emisiilor efectuate la omologarea de tip, fie sunt observate de serviciul tehnic și comunicate autorității de omologare.  (2) Rezultatele măsurării emisiilor de CO2, rezultatele calculului sau măsurării consumului de carburant, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice se înscriu în dosarul informativ, iar informațiile relevante sunt indicate și în certificatul de conformitate.  În completarea indicațiilor din certificatul de conformitate, producătorii se asigură că datele privind emisiile de CO2, consumul de carburant, consumul de energie electrică și autonomia electrică sunt comunicate și cumpărătorului la cumpărarea unui vehicul nou, într-un format pe care aceștia îl consideră corespunzător.  (3) Organului central de specialitate din domeniul transporturilor i se conferă competența de a adopta acte de punere în aplicare cu privire la metodele de măsurare a emisiilor de CO2 și de calculare și măsurare a consumului de carburant, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice.  (4) Cerințele privind performanțele de mediu suplimentare cu privire la gazele cu efect de seră, la consumul de carburant și la consumul de energie electrică și autonomia electrică nu se aplica la vehiculele agricole şi forestiere. | Articolul 24 Cerințele privind performanțele de mediu ◄ suplimentare cu privire la gazele cu efect de seră, la consumul de carburant și la consumul de energie electrică și autonomia electrică  (1) Emisiile de bioxid de carbon (CO2) se determină cu ajutorul ciclului aplicabil de încercare în laborator a emisiilor efectuat de producător, ale cărui rezultate sunt comunicate de producător autorității de omologare. Consumul de carburant și/sau consumul de energie electrică și autonomia electrică fie sunt calculate pe baza rezultatelor încercărilor în laborator a emisiilor efectuate la omologarea de tip, fie sunt observate de serviciul tehnic și comunicate autorității de omologare.  (2) Rezultatele măsurării emisiilor de CO2, rezultatele calculului sau măsurării consumului de carburant, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice se înscriu în dosarul informativ conform specificațiilor din actul de punere în aplicare menționat la articolul 27 alineatul (4), iar informațiile relevante sunt indicate și în certificatul de conformitate.  În completarea indicațiilor din certificatul de conformitate, producătorii se asigură că datele privind emisiile de CO2, consumul de carburant, consumul de energie electrică și autonomia electrică sunt comunicate și cumpărătorului la cumpărarea unui vehicul nou, într-un format pe care aceștia îl consideră corespunzător.  (3) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 cu privire la cerințele procedurii de încercare pentru încercarea de tipul VII cu privire la metodele de măsurare a emisiilor de CO2 și de calculare și măsurare a consumului de carburant, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice. |  |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL IV  PROCEDURI DE OMOLOGARE DE TIP | CAPITOLUL IV  PROCEDURI DE OMOLOGARE UE DE TIP | CAPITOLUL IV  PROCEDURI DE OMOLOGARE UE DE TIP | CAPITOLUL III  PROCEDURI DE OMOLOGARE CE DE TIP |  |  |  |  |
| Articolul 22 Proceduri de omologare de tip  (1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri:  (a) omologarea de tip în etape succesive;  (b) omologarea de tip într-o singură etapă;  (c) omologarea de tip mixtă  d) omologarea de tip multietapă.  Doar procedura de omologare de tip într-o singură etapă este aplicabilă în cazul omologării de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate.  (2) „Omologare de tip în etape succesive” înseamnă o procedură de omologare a vehiculelor constând în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care conduce, în ultima etapă, la omologarea de tip a întregului vehicul.  (3) „Omologarea de tip într-o singură etapă” constă în omologarea unui vehicul ca întreg, într-o singură operație.  (4) „Omologarea de tip mixtă” înseamnă o procedură de omologare de tip în etape succesive în cazul căreia se realizează una sau mai multe omologări de sisteme în ultimul stadiu al omologării întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea unor certificate de omologare de tip pentru sistemele respective.  (5) În cazul procedurii de omologare de tip multietapă, una sau mai multe autorități de omologare atestă faptul că, în funcție de stadiul de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezentul regulament.  Omologarea de tip multietapă se acordă pentru un tip de vehicul incomplet sau completat care respectă datele din dosarul informativ și cerințele tehnice specificate în actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, ținând seama de stadiul de completare al vehiculului.  (6) Omologarea de tip pentru etapa finală se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat că vehiculul omologat de tip în etapa finală satisface, la momentul respectiv, toate cerințele tehnice aplicabile. Aceasta include o verificare a documentelor pentru toate cerințele prevăzute în omologarea de tip pentru un vehicul incomplet acordată în cadrul procedurii multietapă, chiar dacă este emisă pentru o categorie sau o subcategorie diferită de vehicul.  (7) Alegerea procedurii de omologare nu aduce atingere cerințelor de fond aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le satisfacă la momentul eliberării omologării de tip pentru întregul vehicul.  (8) Autorității de omologare i se conferă competența de a adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili reglementări detaliate privind procedurile de omologare de tip. | Articolul 25 Proceduri de omologare UE de tip  (1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri:  (a) omologarea de tip în etape succesive;  (b) omologarea de tip într-o singură etapă;  (c) omologarea de tip mixtă.  În plus, producătorul categoriilor de vehicule menționate la alineatul (5) poate alege omologarea de tip multietapă.  Doar procedura de omologare de tip într-o singură etapă este aplicabilă în cazul omologării de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate.  (2) „Omologare de tip în etape succesive” înseamnă o procedură de omologare a vehiculelor 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.  (3) „Omologarea de tip într-o singură etapă” constă în omologarea unui vehicul ca întreg, într-o singură operație.  (4) „Omologarea de tip mixtă” înseamnă o procedură de omologare de tip în etape succesive în cazul căreia se realizează una sau mai multe omologări de sisteme în ultimul stadiu al omologării întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea unor certificate de omologare UE de tip pentru sistemele respective.  (5) În cazul procedurii de omologare de tip multietapă, una sau mai multe autorități de omologare atestă faptul că, în funcție de stadiul de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezentul regulament.  Omologarea de tip multietapă se acordă pentru un tip de vehicul incomplet sau completat care respectă datele din dosarul informativ prevăzut la articolul 27 și cerințele tehnice specificate în actele aplicabile enumerate în anexa II, ținând seama de stadiul de completare al vehiculului.  (6) Omologarea de tip pentru etapa finală se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat că vehiculul omologat de tip în etapa finală satisface, la momentul respectiv, toate cerințele tehnice aplicabile. Aceasta include o verificare a documentelor pentru toate cerințele prevăzute în omologarea de tip pentru un vehicul incomplet acordată în cadrul procedurii multietapă, chiar dacă este emisă pentru o categorie sau o subcategorie diferită de vehicul.  Omologarea de tip multietapă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf se aplică numai vehiculelor din subcategoriile L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU și L7e-CU.  (7) Alegerea procedurii de omologare nu aduce atingere cerințelor de fond aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le satisfacă la momentul eliberării omologării de tip pentru întregul vehicul.  (8) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a stabili reglementări detaliate privind procedurile de omologare de tip. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. | Articolul 20 Proceduri pentru omologarea UE de tip  (1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri:  (a) omologarea de tip în etape succesive;  (b) omologarea de tip într-o singură etapă;  (c) omologarea de tip mixtă.  În plus, producătorul poate alege omologarea de tip multietapă.  Pentru omologarea de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate, singura procedură aplicabilă este omologarea de tip într-o singură etapă.  (2) Omologarea de tip în etape succesive constă în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare UE de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac parte din vehicul și care duce, în ultima etapă, la omologarea de tip a întregului vehiculul.  (3) Omologarea de tip într-o singură etapă constă în omologarea unui vehicul ca întreg, într-o singură operație.  (4) Omologarea de tip mixtă înseamnă o procedură de omologare de tip în etape succesive în cazul căreia se realizează una sau mai multe omologări de sisteme în ultimul stadiu al omologării întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea unor certificate de omologare UE de tip pentru sistemele respective.  (5) În cazul procedurii de omologare de tip multietapă, una sau mai multe autorități de omologare atestă faptul că, în funcție de stadiul de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezentul regulament.  Omologarea de tip multietapă se acordă pentru un tip de vehicul incomplet sau completat care respectă datele din dosarul informativ prevăzut la articolul 22 și cerințele tehnice stabilite în actele aplicabile enumerate în anexa I, ținând seama de stadiul de completare al vehiculului.  (6) Omologarea de tip pentru stadiul final se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat că vehiculul omologat în stadiul final satisface, la momentul respectiv, toate cerințele tehnice aplicabile. Aceasta cuprinde o verificare a documentelor pentru toate cerințele prevăzute în omologarea de tip pentru un vehicul incomplet acordată în cadrul unei proceduri multietapă, chiar dacă este acordată pentru o categorie sau o subcategorie diferită de vehicul.  (7) Alegerea procedurii de omologare nu aduce atingere cerințelor de fond aplicabile pe care vehiculul de omologat trebuie să le satisfacă la momentul eliberării omologării de tip pentru întregul vehicul.  (8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate referitoare la reglementări detaliate privind procedurile de omologare de tip, în conformitate cu articolul 71. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. | Articolul 6 Proceduri care se aplică în cazul omologării CE de tip a vehiculelor  (1) Producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri:  (a) omologarea de tip treptată;  (b) omologarea de tip într-o singură etapă;  (c) omologarea de tip mixtă.  (2) O cerere de omologare de tip treptată cuprinde dosarul informativ cu informațiile necesare în temeiul anexei III și este însoțită de setul complet de certificate de omologare de tip necesare, în temeiul fiecăruia dintre actele de reglementare aplicabile enumerate în anexele IV sau XI. În cazul omologării de tip a unui sistem sau a unei unități tehnice separate, în temeiul actelor de reglementare aplicabile, autoritatea de omologare are acces la dosarul de omologare corespunzător până în momentul acordării sau refuzării omologării.  (3) O cerere de omologare de tip într-o singură etapă cuprinde dosarul informativ cu informațiile relevante necesare în temeiul anexei I, în conformitate cu actele de reglementare specificate în anexa IV sau XI și, după caz, în anexa III partea II.  (4) În cazul unei proceduri de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare poate excepta un producător de la obligația de a prezenta unul sau mai multe certificate de omologare CE de tip, cu condiția ca dosarul informativ să fie completat cu datele specificate în anexa I, necesare pentru omologarea sistemelor respective în faza de omologare a vehiculului, caz în care fiecare dintre certificatele de omologare CE de tip pentru care este valabilă exceptarea este înlocuit cu un raport de încercare.  (5) Fără a aduce atingere alineatelor (2), (3) și (4), pentru omologarea de tip în mai multe etape se furnizează următoarele informații:  (a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și ale certificatelor de omologare CE de tip necesare pentru un vehicul complet care sunt relevante pentru stadiul de fabricație a vehiculului de bază;  (b) în cea de-a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ și ale certificatelor de omologare CE de tip care sunt relevante pentru stadiul de fabricație curent, precum și o copie a certificatului de omologare CE de tip a vehiculului eliberat în stadiul de producție anterior; de asemenea, producătorul pune la dispoziție detalii complete privind orice modificare sau adăugire pe care a adus-o vehiculului.  Informațiile de la literele (a) și (b) pot fi furnizate în conformitate cu procedura de omologare de tip mixt, stabilită la alineatul (4).  (6) Producătorul înaintează cererea autorității de omologare. Cu privire la un anumit tip de vehicul poate fi depusă o singură cerere, într-un singur stat membru.  Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se depune o cerere separată.  (7) Printr-o cerere argumentată, autoritatea de omologare poate solicita producătorului să furnizeze orice informații suplimentare necesare pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru facilitarea executării încercărilor respective.  (8) Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, câte sunt necesare pentru a permite desfășurarea în condiții satisfăcătoare a procedurii de omologare de tip. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
|  |  |  | Articolul 7 Proceduri care se aplică în cazul omologării CE de tip a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate  (1) Producătorul înaintează autorității de omologare cererea. Pentru un anumit tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi depusă o singură cerere, într-un singur stat membru. Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se depune o cerere separată.  (2) Cererea este însoțită de dosarul informativ, al cărui conținut este specificat de directivele sau regulamentele individuale.  (3) Printr-o cerere argumentată, autoritatea de omologare poate solicita producătorului să furnizeze orice informații suplimentare necesare pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru facilitarea executării încercărilor respective.  (4) Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate, câte sunt necesare în temeiul directivelor sau al regulamentelor individuale aplicabile pentru a permite efectuarea încercărilor necesare. | **Parțial compatibil** | Prevederile parțial au fost transpuse prin art. 22 al proiectului Legii. | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate prin acte secundare, ulterior aprobării legii. |
| Articolul 23 Cererea de omologare de tip  (1) Producătorul înaintează cererea de omologare de tip autorității de omologare.  (2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi depusă o singură cerere, într-un singur stat membru.  (3) Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se prezintă o cerere separată. | Articolul 26 Cererea de omologare de tip  (1) Producătorul înaintează cererea de omologare de tip autorității de omologare.  (2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi depusă o singură cerere, într-un singur stat membru.  (3) Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se prezintă o cerere separată. | Articolul 21 Cererea de omologare de tip  (1) Producătorul înaintează cererea de omologare de tip autorității de omologare.  (2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi depusă o singură cerere, într-un singur stat membru.  (3) Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se prezintă o cerere separată. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 24 Dosarul informativ  (1) Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar informativ.  (2) Dosarul informativ conține următoarele elemente:  (a) un document informativ;  (b) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații;  (c) pentru vehicule, indicarea procedurii (procedurilor) alese în conformitate cu articolul 22 alineatul (1);  (d) orice informații suplimentare solicitate de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare a omologării de tip.  (3) Dosarul informativ poate fi furnizat pe suport de hârtie sau într-un format electronic care este acceptat de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare.  (4) Autoritatea de omologare stabilește prin acte de punere în aplicare modele pentru documentul informativ și pentru dosarul informativ. | Articolul 27 Dosarul informativ  (1) Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar informativ.  (2) Dosarul informativ conține următoarele elemente:  (a) un document informativ;  (b) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații;  (c) pentru vehicule, indicarea procedurii (procedurilor) alese în conformitate cu articolul 25 alineatul (1);  (d) orice informații suplimentare solicitate de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare a omologării de tip.  (3) Dosarul informativ poate fi furnizat pe suport de hârtie sau într-un format electronic care este acceptat de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare.  (4) Comisia stabilește prin acte de punere în aplicare modele pentru documentul informativ și pentru dosarul informativ. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. | Articolul 22 Dosarul informativ  (1) Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar informativ.  (2) Dosarul informativ cuprinde următoarele elemente:  (a) un document informativ;  (b) toate datele, desenele, fotografiile și alte informații;  (c) pentru vehicule, indicarea procedurii/procedurilor alese în conformitate cu articolul 20 alineatul (1);  (d) orice informație suplimentară cerută de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare.  (3) Dosarul informativ poate fi furnizat pe suport de hârtie sau într-un format electronic care este acceptat de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare.  (4) Comisia stabilește modele pentru documentul informativ și dosarul informativ prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 25 Cerințe specifice privind informațiile care trebuie furnizate în cererea de omologare de tip, în funcție de procedura aleasă  (1) În conformitate cu articolul 24, cererea de omologare multietapă este însoțită de dosarul informativ, precum și de setul complet de certificate de omologare de tip necesare.  În cazul unei proceduri de omologare de tip mixte, dosarul informativ trebuie însoțit de unul sau mai multe certificate de omologare necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile trebuie să cuprindă, dacă nu este prezentat niciun certificat de omologare, informațiile prevăzute în actele normative adoptate în temeiul prezentei legi.  (2) Cererea de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de un dosar informativ, conținând toate informațiile pertinente în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, în legătură cu respectivele acte aplicabile.  (3) În cazul unei proceduri de omologare de tip mixte, dosarul informativ este însoțit de unul sau mai multe certificate de omologare necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile și include, dacă nu este prezentat niciun certificat de omologare, informațiile relevante solicitate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, în legătură cu respectivele acte aplicabile.  (4) Fără a aduce atingere alineatelor (1), (2) și (3), pentru omologarea de tip multietapă se furnizează următoarele informații:  (a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și ale certificatelor de omologare de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare a vehiculului de bază;  (b) în cea de a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ și ale certificatelor de omologare de tip care sunt relevante pentru stadiul de fabricație curent, precum și o copie a certificatului de omologare 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) din primul paragraf al prezentului alineat pot fi furnizate în conformitate cu alineatul (3).  (5) Printr-o cerere argumentată, autoritatea de omologare poate solicita producătorului să furnizeze orice informații suplimentare necesare pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru a facilita efectuarea încercărilor respective. | Articolul 28 Cerințe specifice privind informațiile care trebuie furnizate în cererea de omologare de tip, în funcție de procedura aleasă  (1) În conformitate cu articolul 27, cererea de omologare multietapă este însoțită de dosarul informativ, precum și de setul complet de certificate de omologare de tip necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile menționate în anexa II.  În cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în temeiul actelor aplicabile specificate în anexa II, autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ corespunzător până în momentul acordării sau al refuzului omologării.  (2) Cererea de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de un dosar informativ astfel cum este prevăzut la articolul 27, conținând toate informațiile pertinente în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în legătură cu respectivele acte aplicabile.  (3) În cazul unei proceduri de omologare de tip mixte, dosarul informativ este însoțit de unul sau mai multe certificate de omologare necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile menționate în anexa II și include, dacă nu este prezentat niciun certificat de omologare, informațiile relevante solicitate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în legătură cu respectivele acte aplicabile.  (4) Fără a aduce atingere alineatelor (1), (2) și (3), pentru omologarea de tip multietapă se furnizează următoarele informații:  (a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și ale certificatelor de omologare UE de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare a vehiculului de bază;  (b) în cea de a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ și ale certificatelor de omologare UE de tip care sunt relevante pentru stadiul de fabricație curent, precum și o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului 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) din primul paragraf al prezentului alineat pot fi furnizate în conformitate cu alineatul (3).  (5) Printr-o cerere argumentată, autoritatea de omologare poate solicita producătorului să furnizeze orice informații suplimentare necesare pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru a facilita efectuarea încercărilor respective. | Articolul 23 Cerințe specifice privind informațiile care trebuie furnizate în cererea de omologare de tip, în funcție de procedura aleasă  (1) Cererea de omologare de tip în etape succesive este însoțită de un dosar informativ în conformitate cu articolul 22, precum și de setul complet de certificate de omologare de tip necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile enumerate în anexa I.  În cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în temeiul actelor aplicabile prezentate în anexa I, autoritatea de omologare trebuie să aibă acces la dosarul informativ corespunzător până în momentul acordării sau refuzului omologării.  (2) O cerere de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de un dosar informativ astfel cum este prevăzut la articolul 22 conținând informațiile pertinente în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament în legătură cu actele aplicabile respective.  (3) În cazul unei proceduri de omologare de tip mixte, dosarul informativ trebuie însoțit de unul sau mai multe certificate de omologare necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile menționate în anexa I și trebuie să cuprindă, dacă nu este prezentat niciun certificat de omologare, informațiile relevante în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în legătură cu actele aplicabile respective.  (4) Fără a aduce atingere alineatelor (1), (2) și (3), pentru omologarea de tip multietapă se furnizează următoarele informații:  (a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și certificatele de omologare UE de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare al vehiculului de bază;  (b) în cea de-a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ și certificatele de omologare UE de tip care sunt relevante pentru stadiul de fabricație curent, precum și o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului emis în stadiul de fabricație anterior, precum și informații complete privind orice modificare sau completare pe care producătorul o aduce vehiculului.  Informațiile specificate în prezentul alineat primul paragraf literele (a) și (b) pot fi furnizate în conformitate cu alineatul (3).  (5) Printr-o cerere argumentată, autoritatea de omologare poate să solicite producătorului să furnizeze orice informație suplimentară necesară pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru facilitarea efectuării încercărilor respective. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL V  DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE DE TIP | CAPITOLUL V  DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE UE DE TIP | CAPITOLUL V  DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE UE DE TIP | CAPITOLUL IV  DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE CE DE TIP |  |  |  |  |
| Articolul 26 Dispoziții generale  (1) Autoritățile de omologare acordă omologarea de tip numai după ce au verificat conformitatea aranjamentelor de producție și îndeplinirea cerințelor aplicabile de către vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.  (2) Omologările de tip se acordă în conformitate cu prezentul capitol.  (3) Autoritatea de omologare poate refuza acordarea omologării de tip în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, deși se conformează dispozițiilor necesare, prezintă un risc grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice. În acest caz, autoritatea de omologare în cauză trimite neîntârziat autorităților de omologare ale celorlalte state un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă dovezi în sprijinul constatărilor sale.  (4) Certificatul de omologare de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat, aprobat de autoritatea de omologare.  (5) În termen de o lună de la eliberarea certificatului de omologare de tip, autoritatea de omologare va plasa pe pagina web certificatul de omologare de tip a vehiculului, însoțit de anexe, pentru fiecare tip de vehicul căruia i-a acordat omologarea. | Articolul 29 Dispoziții generale  (1) Autoritățile de omologare acordă omologarea UE de tip numai după ce au verificat conformitatea aranjamentelor de producție specificate la articolul 33 și îndeplinirea cerințelor aplicabile de către vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.  (2) Omologările UE de tip se acordă în conformitate cu prezentul capitol.  (3) Autoritatea de omologare poate refuza acordarea omologării UE de tip în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, deși se conformează dispozițiilor necesare, prezintă un risc grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice. 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.  (4) Certificatul de omologare UE de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat prevăzut de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (5) În termen de o lună de la eliberarea certificatului de omologare UE de tip, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului, însoțită de anexe, pentru fiecare tip de vehicul căruia i-a acordat omologarea printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia respectivă poate fi trimisă și prin fișier electronic securizat.  (6) Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre asupra refuzului sau retragerii omologării oricărui vehicul, precizând motivele deciziei sale.  (7) La intervale de câte trei luni, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o listă a omologărilor UE de tip pe care le-a acordat, modificat, refuzat sau retras în intervalul precedent pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate.  (8) La cererea autorității de omologare a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip trimite statului membru respectiv, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de omologare UE de tip cerut, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia respectivă poate fi trimisă și prin fișier electronic securizat.  (9) La solicitarea Comisiei, autoritatea de omologare transmite și acesteia informațiile specificate la alineatele (5)-(8) de mai sus.  (10) Autoritatea de omologare pregătește dosarul de omologare constând în dosarul informativ însoțit de rapoarte de încercare și de orice alte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării funcțiilor care le revin. Dosarul de omologare include un opis în care este precizat conținutul dosarului de omologare, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să poată fi identificate precis toate paginile și formatul fiecărui document întocmit pentru a prezenta o evidență a etapelor succesive din gestionarea omologării UE de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor. Autoritatea de omologare pune la dispoziție informațiile din dosarul de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la încetarea valabilității omologării corespunzătoare. | Articolul 24 Dispoziții generale  (1) Autoritățile de omologare acordă omologarea UE de tip numai după ce au verificat măsurile privind conformitatea producției menționate la articolul 28 și îndeplinirea cerințelor aplicabile de către vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.  (2) Omologările UE de tip se acordă în conformitate cu prezentul capitol.  (3) Autoritatea de omologare poate refuza acordarea omologării UE de tip în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, deși se conformează dispozițiilor necesare, prezintă un risc grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice sau prezintă un risc grav pentru siguranța la locul de muncă. În acest caz, autoritatea de omologare în cauză trimite neîntârziat celorlalte state membre și Comisiei un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă dovezi în sprijinul constatărilor sale.  (4) Certificatul de omologare UE de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat prevăzut de către Comisie prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (5) În termen de o lună de la eliberarea certificatului de omologare UE de tip, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului, însoțită de anexe, pentru fiecare tip de vehicul căruia i-a acordat omologarea printr-un sistem comun și sigur de schimb de informații electronice. Copia poate fi și sub forma unui fișier electronic securizat.  (6) Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre asupra refuzului sau retragerii omologării oricărui vehicul, precizând motivele deciziei sale.  (7) La intervale de câte trei luni, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o listă a omologărilor UE de tip pe care le-a acordat, modificat, refuzat sau retras în intervalul precedent pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate.  (8) La cererea autorității de omologare a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip trimite, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de omologare UE de tip solicitat, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia poate fi și sub forma unui fișier electronic securizat.  (9) La solicitarea Comisiei, autoritatea de omologare transmite și acesteia informațiile menționate la alineatele (5)-(8).  (10) Autoritatea de omologare pregătește dosarul de omologare constând în dosarul informativ însoțit de rapoarte de încercare și de orice alte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării funcțiilor care le revin. Dosarul de omologare include un opis în care este precizat conținutul acestuia, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să poată fi identificate precis toate paginile și formatul fiecărui document pentru a prezenta o evidență a etapelor succesive din gestionarea omologării UE de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor. Autoritatea de omologare păstrează informațiile cuprinse în dosarul de omologare disponibile timp de 10 ani de la încetarea valabilității omologării în cauză. | Articolul 8 Dispoziții generale  (1) Statele membre nu pot acorda nicio omologare CE de tip înainte de a se asigura că procedurile menționate la articolul 12 au fost aplicate în mod corespunzător și satisfăcător.  (2) Statele membre acordă omologări CE de tip în conformitate cu articolele 9 și 10.  (3) Un stat membru poate refuza să acorde omologarea CE de tip în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, deși se conformează dispozițiilor necesare, prezintă un risc serios pentru siguranța rutieră sau dăunează semnificativ mediului înconjurător sau sănătății publice. În acest caz, statul membru în cauză trimite celorlalte state membre și Comisiei un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă dovezi în sprijinul constatărilor sale.  (4) Certificatele de omologare CE de tip se numerotează în conformitate cu metoda stabilită în anexa VII.  (5) În termen de 20 de zile lucrătoare, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o copie a certificatului de omologare CE de tip a vehiculului, însoțită de anexe, pentru fiecare tip de vehicul căruia i-a acordat omologarea. Documentele tipărite pot fi înlocuite cu un fișier în format electronic.  (6) Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre asupra refuzului sau retragerii omologării oricărui vehicul, precizând motivele deciziei sale.  (7) La intervale de câte trei luni, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o listă a omologărilor CE de tip pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate pe care le-a acordat, modificat, refuzat sau retras în intervalul precedent. Lista conține datele menționate în anexa XIV.  (8) La cererea unui alt stat membru, statul membru care a acordat o omologare CE de tip trimite, în termen de 20 de zile lucrătoare de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de omologare CE de tip în cauză, însoțită de anexe. Documentele tipărite pot fi înlocuite cu un fișier în format electronic. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 27 Dispoziții speciale privind certificatul de omologare de tip  (1) Certificatul de omologare de tip conține, în anexă, următoarele:  (a) dosarul de omologare;  (b) rezultatele încercărilor;  (c) numele și specimenul (specimenele) de semnătură al (ale) persoanei (persoanelor) autorizate să semneze certificatele de conformitate și funcția lor în cadrul societății;  (d) în cazul unei omologări de tip a întregului vehicul, un specimen completat al certificatului de conformitate.  (2) Certificatul de omologare de tip se întocmește pe baza unui model stabilit autoritatea de omologare.  (3) Pentru fiecare tip de vehicul, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:  (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare de tip, inclusiv fișa anexată cu rezultatele încercărilor;  (b) redactează opisul dosarului de omologare;  (c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoțit de anexele sale.  Autoritatea de omologare stabilește modelul pentru fișa rezultatelor încercărilor menționată la litera (a) prin intermediul unor acte de punere în aplicare.  (4) Dacă pentru o anumită omologare de tip, au fost impuse restricții de valabilitate sau s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale prezentei legi, actelor de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia, certificatul de omologare de tip menționează restricțiile sau derogările respective.  (5) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu referințele pentru rapoartele de încercare, pentru care nu este disponibil niciun certificat de omologare de tip.  (6) În cazul în care producătorul optează pentru o procedură de omologare de tip într-o singură etapă, autoritatea de omologare întocmește lista cerințelor sau actelor aplicabile și adaugă această listă la certificatul de omologare de tip. Autoritatea de omologare adoptă modelul pentru această listă prin intermediul unor acte de punere în aplicare. | Articolul 30 Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip  (1) Certificatul de omologare UE de tip conține, în anexă, următoarele:  (a) dosarul de omologare menționat la articolul 29 alineatul (10);  (b) rezultatele încercărilor;  (c) numele și specimenul (specimenele) de semnătură al (ale) persoanei (persoanelor) autorizate să semneze certificatele de conformitate și funcția lor în cadrul societății;  (d) în cazul unei omologări UE de tip a întregului vehicul, un specimen completat al certificatului de conformitate.  (2) Certificatul de omologare UE de tip se întocmește pe baza unui model stabilit de Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (3) Pentru fiecare tip de vehicul, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:  (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare UE de tip, inclusiv fișa anexată cu rezultatele încercărilor;  (b) redactează opisul dosarului de omologare;  (c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoțit de anexele sale.  Comisia stabilește modelul pentru fișa rezultatelor încercărilor menționată la litera (a) prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (4) Dacă pentru o anumită omologare UE de tip, în conformitate cu articolul 40, au fost impuse restricții de valabilitate sau s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale prezentului regulament sau ale actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, certificatul de omologare CE de tip menționează restricțiile sau derogările respective.  (5) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu referințele pentru rapoartele de încercare, instituite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1), pentru care nu este disponibil niciun certificat de omologare UE de tip.  (6) În cazul în care producătorul optează pentru o procedură de omologare de tip într-o singură etapă, autoritatea de omologare întocmește lista cerințelor sau actelor aplicabile și adaugă această listă la certificatul de omologare UE de tip. Comisia adoptă modelul pentru această listă prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. | Articolul 25 Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip  (1) Certificatul de omologare UE de tip conține, în anexă, următoarele:  (a) dosarul de omologare menționat la articolul 24 alineatul (10);  (b) rezultatele încercărilor;  (c) numele și specimenul (specimenele) de semnătură al (ale) persoanei (persoanelor) autorizate să semneze certificatele de conformitate și funcția lor în cadrul societății;  (d) în cazul omologării UE de tip a întregului vehicul, un specimen completat al certificatului de conformitate.  (2) Certificatul de omologare UE de tip se eliberează pe baza unui model stabilit de Comisie prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (3) Pentru fiecare tip de vehicul, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:  (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare UE de tip, inclusiv fișa anexată cu rezultatele încercărilor;  (b) redactează opisul dosarului de omologare;  (c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoțit de anexele sale.  Comisia stabilește modelul pentru fișa rezultatelor încercărilor menționată la litera (a) prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (4) Dacă pentru o anumită omologare UE de tip au fost impuse, în conformitate cu articolul 35, restricții de valabilitate sau s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale prezentului regulament sau ale actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, certificatul de omologare UE de tip menționează restricțiile sau derogările respective.  (5) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu referințele pentru rapoartele de încercare, instituite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 alineatul (1), pentru care nu există niciun certificat de omologare UE de tip.  (6) În cazul în care producătorul optează pentru o procedură de omologare de tip într-o singură fază, autoritatea de omologare întocmește o listă a cerințelor sau actelor aplicabile și adaugă această listă la certificatul de omologare UE de tip. Comisia adoptă modelul pentru această listă prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. | Articolul 9 Dispoziții speciale privind vehiculele  (1) Statele membre acordă o omologare CE de tip pentru:  (a) un tip de vehicul care respectă datele din dosarul informativ și respectă cerințele tehnice specificate în actele de reglementare aplicabile enumerate în anexa IV;  (b) un tip de vehicul cu destinație specială care respectă datele din dosarul informativ și respectă cerințele tehnice specificate în actele de reglementare aplicabile enumerate în anexa XI.  Se aplică procedurile stabilite în anexa V.  (2) Statele membre acordă o omologare de tip în mai multe etape pentru un tip de vehicul incomplet sau completat care respectă datele din dosarul informativ și cerințele tehnice specificate în actele de reglementare aplicabile enumerate în anexa IV sau anexa XI, ținând seama de stadiul de fabricație al vehiculului.  Omologarea de tip în mai multe etape se aplică, de asemenea, vehiculelor complete transformate sau modificate de un alt producător.  Se aplică procedurile stabilite în anexa XVII.  (3) Pentru fiecare tip de vehicul, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:  (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare CE de tip, inclusiv fișa anexată cu rezultatele încercărilor, în conformitate cu modelul din anexa VIII;  (b) redactează sau verifică opisul dosarului de omologare;  (c) eliberează solicitantului fără întârziere nejustificată certificatul completat, însoțit de anexele sale.  (4) Dacă pentru o anumită omologare CE de tip au fost impuse restricții de valabilitate sau s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale actelor de reglementare în conformitate cu articolul 20 sau 22 sau cu anexa XI, certificatul de omologare CE de tip menționează restricțiile sau derogările respective.  (5) În cazul în care datele din dosarul informativ prevăd dispoziții pentru vehiculele cu destinație specială, în conformitate cu anexa XI, certificatul de omologare CE de tip menționează dispozițiile respective.  (6) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează, în partea III a documentului informativ, al cărui model este prezentat în anexa III, referințele pentru rapoartele de încercare, instituite prin actele de reglementare, pentru care nu există niciun certificat de omologare CE de tip.  (7) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare de tip într-o singură etapă, autoritatea de omologare elaborează lista actelor de reglementare aplicabile, al cărei format este prezentat în apendicele la anexa VI, și anexează respectiva listă la certificatul de omologare CE de tip. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 28 Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate  (1) Omologarea de tip se acordă pentru un sistem care este în conformitate cu datele din dosarul informativ și care satisface cerințele tehnice specificate în actele de punere în aplicare a prezentei legi.  (2) Omologarea de tip pentru o componentă sau unitate tehnică separată se acordă componentei sau unității tehnice separate care este în conformitate cu informațiile din dosarul informativ și dacă aceasta satisface cerințele tehnice prevăzute în actele de punere în aplicare a prezentei legi.  (3) 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 aplicabile.  (4) În cazul în care o componentă sau unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv respectarea uneia sau a mai multor cerințe poate fi verificată numai când componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu alte părți ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării de tip a componentei sau a unității tehnice separate este limitat în consecință.  În astfel de cazuri, certificatul de omologare de tip specifică orice restricție de utilizare a componentei sau unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de montaj.  În cazul în care o astfel de componentă sau unitate tehnică separată este montată de producătorul vehiculului, în momentul omologării vehiculului se verifică respectarea tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile sau a condițiilor de montaj aplicabile. | Articolul 31 Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate  (1) Omologarea UE de tip se acordă pentru un sistem care este în conformitate cu datele din dosarul informativ și care satisface cerințele tehnice specificate în actele aplicabile prezentate în anexa II.  (2) Omologarea UE de tip pentru o componentă sau unitate tehnică separată se acordă componentei sau unității tehnice separate care este în conformitate cu informațiile din dosarul informativ și dacă aceasta satisface cerințele tehnice prevăzute în actele aplicabile menționate în anexa II.  (3) 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 aplicabile prezentate în anexa II.  (4) În cazul în care o componentă sau unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv respectarea uneia sau a mai multor cerințe poate fi verificată numai când componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu alte părți ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării UE de tip a componentei sau a unității tehnice separate este limitat în consecință.  În astfel de cazuri, certificatul de omologare UE de tip specifică orice restricție de utilizare a componentei sau unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de montaj.  În cazul în care o astfel de componentă sau unitate tehnică separată este montată de producătorul vehiculului, în momentul omologării vehiculului se verifică respectarea tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile sau a condițiilor de montaj aplicabile. | Articolul 26 Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate  (1) Omologarea UE de tip se acordă pentru un sistem care este în conformitate cu informațiile din dosarul de omologare și care satisface cerințele tehnice prevăzute în actele aplicabile menționate în anexa I.  (2) Omologarea UE de tip pentru o componentă sau unitate tehnică separată se acordă componentei sau unității tehnice separate care este în conformitate cu informațiile din dosarul informativ și dacă aceasta satisface cerințele tehnice prevăzute în actele aplicabile menționate în anexa I.  (3) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate pentru reparații, service sau întreținere, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se specifică altfel în actele aplicabile menționate în anexa I.  (4) În cazul în care o componentă sau unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv respectarea uneia sau a mai multor cerințe poate fi verificată numai când componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu alte părți ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării UE de tip a componentei sau a unității tehnice separate este limitat în consecință.  În astfel de cazuri, certificatul de omologare UE de tip specifică orice restricție de utilizare a componentei sau unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de montaj.  În cazul în care o astfel de componentă sau unitate tehnică separată este montată de producătorul vehiculului, în momentul omologării vehiculului se verifică respectarea tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile sau a condițiilor de montaj aplicabile. | Articolul 11 Încercările necesare pentru omologarea CE de tip  (1) Respectarea cerințelor tehnice prevăzute de prezenta directivă și de actele de reglementare enumerate în anexa IV este demonstrată prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate.  Fiecare dintre actele de reglementare descrie procedurile de încercare, echipamentul și instrumentele specifice necesare efectuării încercărilor respective.  (2) Încercările necesare sunt efectuate asupra vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.  Cu toate acestea, producătorul poate selecta, de comun acord cu autoritatea de reglementare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.  (3) Ca alternative la procedurile de încercare menționate la alineatul (1) și cu acordul autorității de omologare, pot fi folosite metode de încercare virtuale la cererea producătorului, în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa XVI.  (4) Condițiile generale care trebuie îndeplinite de metodele de încercare virtuală sunt stabilite în apendicele 1 la anexa XVI.  Pentru fiecare dintre actele de reglementare enumerate la anexa XVI, condițiile de încercare specifice și dispozițiile administrative conexe sunt specificate în apendicele 2 la anexa respectivă.  (5) Comisia stabilește lista actelor de reglementare pentru care sunt permise metode de încercare virtuale, precum și condițiile și dispozițiile administrative conexe. Aceste măsuri, destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, inter alia, prin completarea ei, sunt elaborate și actualizate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2). | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 29 Încercările necesare pentru omologarea de tip  (1) Respectarea cerințelor tehnice prevăzute de prezenta lege, actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, se demonstrează prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate.  Procedurile de încercare menționate la primul paragraf, precum și echipamentele și instrumentele necesare pentru efectuarea acestor încercări sunt specificate în actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi.  Formatul rapoartelor de încercare respectă cerințele generale stabilite de autoritatea de omologare.  (2) Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.  (3) Încercările necesare sunt efectuate asupra vehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.  Cu toate acestea, producătorul poate selecta, de comun acord cu autoritatea de omologare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.  (4) Ca alternativă la procedurile de încercare menționate la alineatul (1) și cu acordul autorității de omologare, pot fi utilizate, la cerea producătorului, metode de încercare virtuale cu privire la cerințele stabilite în actele de punere în aplicare adoptate.  (5) Metodele de încercare virtuale respectă condițiile stabilite în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul alineatului (6).  (6) Pentru a garanta că rezultatele obținute prin încercări virtuale sunt la fel de semnificative ca rezultatele obținute prin încercări fizice, autorității de omologare i se deleagă competența de a adopta acte de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele care pot face obiectul încercărilor virtuale, precum și condițiile în care aceste încercări virtuale urmează să fie efectuate. | Articolul 32 Încercările necesare pentru omologarea UE de tip  (1) Respectarea cerințelor tehnice prevăzute în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II se demonstrează prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate.  Procedurile de încercare menționate la primul paragraf, precum și echipamentele și instrumentele necesare pentru efectuarea acestor încercări sunt specificate în actele aplicabile prezentate în anexa II.  Formatul rapoartelor de încercare respectă cerințele generale stabilite de Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (2) Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare în temeiul actelor aplicabile prezentate în anexa II pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.  (3) Încercările necesare sunt efectuate asupra vehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.  Cu toate acestea, producătorul poate selecta, de comun acord cu autoritatea de omologare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.  (4) Ca alternativă la procedurile de încercare menționate la alineatul (1) și cu acordul autorității de omologare, pot fi utilizate, la cerea producătorului, metode de încercare virtuale cu privire la cerințele stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).  (5) Metodele de încercare virtuale respectă condițiile stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).  (6) Pentru a garanta că rezultatele obținute prin încercări virtuale sunt la fel de semnificative ca rezultatele obținute prin încercări fizice, Comisiei i se deleagă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 în ceea ce privește cerințele care pot face obiectul încercărilor virtuale, precum și condițiile în care aceste încercări virtuale urmează să fie efectuate. La adoptarea acestor acte delegate, Comisia se bazează pe cerințele și procedurile din anexa XVI la Directiva 2007/46/CE, după caz. | Articolul 27 Încercările necesare pentru omologarea UE de tip  (1) Respectarea cerințelor tehnice prevăzute în prezentul regulament și în actele menționate în anexa I se demonstrează prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate.  Procedurile de încercare menționate la primul paragraf, precum și echipamentele și instrumentele specifice necesare pentru efectuarea acestor încercări sunt stabilite în actele aplicabile enumerate în anexa I.  Formatul raportului de încercare respectă cerințele generale stabilite de Comisie prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele astfel de acte de punere în aplicare se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (2) Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare în temeiul actelor aplicabile menționate în anexa I pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.  (3) Încercările necesare sunt efectuate asupra vehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.  Cu toate acestea, producătorul poate selecta, de comun acord cu autoritatea de omologare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.  (4) Sub rezerva acordului autorității de omologare, ca alternativă la procedurile de încercare menționate la alineatul (1) pot fi utilizate, la cererea producătorului, metode de încercare virtuale cu privire la cerințele stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).  (5) Metodele de încercare virtuale respectă condițiile stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).  (6) Pentru a garanta că rezultatele obținute prin încercări virtuale sunt la fel de semnificative ca rezultatele obținute prin încercări fizice, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 în ceea ce privește cerințele care pot face obiectul încercărilor virtuale, precum și condițiile în care aceste încercări virtuale urmează să fie efectuate. La adoptarea respectivelor acte delegate, Comisia ia drept bază cerințele și procedurile prevăzute în anexa XVI la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) ( 4 ), după caz. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 30 Măsuri privind conformitatea producției  (1) Autoritatea de omologare care acordă o omologare de tip adoptă toate măsurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în curs de producție cu tipul omologat.  (2) O autoritate de omologare care acordă o omologare de tip pentru întregul vehicul ia măsurile necesare pentru a verifica dacă certificatele de conformitate eliberate de producător sunt în conformitate cu articolul 35. În acest scop, autoritatea de omologare verifică dacă un număr suficient de eșantioane de certificate de conformitate sunt în conformitate cu articolul 35 și dacă producătorul a luat măsurile necesare pentru a garanta că datele din certificatele de conformitate sunt corecte.  (3) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare de tip ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea respectivă pentru a verifica, dacă este necesar, în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state, 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 continue să fie conforme cu tipul omologat, iar certificatele de conformitate să continue să fie conforme.  (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 de tip poate efectua orice verificări și încercări care sunt necesare pentru omologarea de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia.  (5) În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare de tip constată că măsurile menționate la alineatele (1) și (2) nu sunt aplicate, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite, au încetat să mai fie aplicate sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producția nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect sau retrage omologarea de tip.  (6) Organului central de specialitate din domeniul transporturilor i se conferă competența de a adopta acte de punere în aplicare cu privire la măsurile detaliate cu privire la conformitatea producției. | Articolul 33 Măsuri privind conformitatea producției  (1) Autoritatea de omologare care acordă o omologare UE de tip adoptă toate măsurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în curs de producție cu tipul omologat.  (2) O autoritate de omologare care acordă o omologare de tip pentru întregul vehicul ia măsurile necesare pentru a verifica dacă certificatele de conformitate eliberate de producător sunt în conformitate cu articolul 38. În acest scop, autoritatea de omologare verifică dacă un număr suficient de eșantioane de certificate de conformitate sunt în conformitate cu articolul 38 și dacă producătorul a luat măsurile necesare pentru a garanta că datele din certificatele de conformitate sunt corecte.  (3) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea respectivă pentru a verifica, dacă este necesar, în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatele (1) și (2) continuă să fie adecvate astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar certificatele de conformitate să continue să fie conforme cu articolul 38.  (4) Pentru a verifica dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este conformă cu tipul omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip poate efectua orice verificări și încercări care sunt necesare pentru omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia.  (5) În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip constată că măsurile menționate la alineatele (1) și (2) nu sunt aplicate, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite, au încetat să mai fie aplicate sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producția nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect sau retrage omologarea de tip.  (6) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 cu privire la măsurile detaliate cu privire la conformitatea producției. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. | Articolul 28 Măsurile privind conformitatea producției  (1) O autoritate de omologare care acordă o omologare UE de tip ia toate măsurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate în producție cu tipul omologat.  (2) O autoritate de omologare care acordă o omologare de tip pentru întregul vehicul ia măsurile necesare pentru a verifica dacă certificatele de conformitate eliberate de producător sunt în conformitate cu articolul 33. În acest scop, autoritatea de omologare verifică dacă un număr suficient de eșantioane de certificate de conformitate sunt în conformitate cu articolul 33 și dacă producătorul a luat măsurile necesare pentru a garanta că datele din certificatele de conformitate sunt corecte.  (3) O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea respectivă pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatele (1) și (2) continuă să fie adecvate astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate aflate în producție să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar certificatele de conformitate să continue să fie conforme cu articolul 33.  (4) Pentru a verifica dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este conformă cu tipul omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip poate efectua orice verificare și încercare impusă de omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție.  (5) În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip constată că măsurile menționate la alineatele (1) și (2) nu sunt aplicate, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite, au încetat să mai fie aplicate sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producția nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect sau retrage omologarea de tip.  (6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 cu privire la reglementări detaliate referitoare la conformitatea producției. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. | Articolul 12 Măsurile privind conformitatea producției  (1) Statul membru care acordă o omologare CE de tip adoptă toate măsurile necesare în conformitate cu anexa X pentru a verifica, dacă este necesar, în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea producției vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate, după caz, cu tipul omologat.  (2) Statul membru care a acordat o omologare CE de tip ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea respectivă, în conformitate cu anexa X, pentru a verifica, dacă este necesar, în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatul (1) continuă să fie adecvate și dacă producția vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate, după caz, continuă să fie conformă cu tipul omologat.  Verificarea în vederea garantării conformității produselor cu tipul omologat se limitează la procedurile stabilite în anexa X și în actele de reglementare care cuprind cerințe specifice. În acest scop, autoritatea de omologare a acelui stat membru care a acordat omologarea CE de tip poate efectua oricare dintre verificările sau încercările menționate în oricare dintre actele de reglementare enumerate la anexa IV sau anexa XI asupra unor eșantioane prelevate de la sediul producătorului, inclusiv de la instalațiile de producție.  (3) În cazul în care un stat membru care a acordat o omologare CE de tip constată că măsurile menționate la alineatul (1) nu se aplică, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite sau au încetat să mai fie aplicate, deși producția nu a fost întreruptă, statul membru respectiv ia măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL VI  MODIFICAREA OMOLOGĂRILOR DE TIP | CAPITOLUL VI  MODIFICAREA OMOLOGĂRILOR UE DE TIP | CAPITOLUL VI  MODIFICAREA OMOLOGĂRILOR UE DE TIP | CAPITOLUL V  MODIFICĂRILE OMOLOGĂRILOR CE DE TIP |  |  |  |  |
| Articolul 31 Dispoziții generale  (1) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip cu privire la orice modificare a datelor din dosarul de omologare.  Autoritatea de omologare decide care dintre procedurile specificate trebuie aplicată.  În cazul în care este necesar, autoritatea de omologare poate decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare de tip trebuie acordată.  (2) O cerere de modificare a unei omologări de tip este înaintată exclusiv autorității de omologare care a acordat omologarea de tip inițială.  (3) În cazul în care constată că, pentru efectuarea unei modificări, inspecțiile sau încercările trebuie repetate, autoritatea de omologare îl informează pe producător în consecință.  Procedurile se aplică numai dacă, pe baza acestor inspecții sau încercări, autoritatea de omologare ajunge la concluzia că cerințele pentru omologarea de tip continuă să fie respectate. | Articolul 34 Dispoziții generale  (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 care dintre procedurile specificate la articolul 35 trebuie aplicată.  În cazul în care este necesar, autoritatea de omologare poate decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare UE de tip trebuie acordată.  (2) O cerere de modificare a unei omologări UE de tip este înaintată exclusiv autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip inițială.  (3) În cazul în care constată că, pentru efectuarea unei modificări, inspecțiile sau încercările trebuie repetate, autoritatea de omologare îl informează pe producător în consecință.  Procedurile menționate la articolul 35 se aplică numai dacă, pe baza acestor inspecții sau încercări, autoritatea de omologare ajunge la concluzia că cerințele pentru omologarea UE de tip continuă să fie respectate. | Articolul 29 Dispoziții generale  (1) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare.  Respectiva autoritate de omologare decide care dintre procedurile prevăzute la articolul 30 trebuie urmată.  În cazul în care este necesar, autoritatea de omologare poate decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare UE de tip trebuie acordată.  (2) O cerere de modificare a unei omologări UE de tip este înaintată exclusiv autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip inițială.  (3) În cazul în care constată că pentru efectuarea unei modificări, inspecțiile sau încercările trebuie repetate, autoritatea de omologare îl informează pe producător în consecință.  Procedurile menționate la articolul 30 se aplică numai dacă, pe baza acestor inspecții sau teste, autoritatea de omologare ajunge la concluzia că cerințele pentru omologarea UE de tip continuă să fie respectate. | Articolul 13 Dispoziții generale  (1) Producătorul informează fără întârziere staul membru care a acordat omologarea CE de tip asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare. Statul membru poate decide, în conformitate cu reglementările din prezentul capitol, asupra procedurii care trebuie urmată. În cazul în care este necesar, statul membru decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare CE de tip trebuie să fie acordată.  (2) O cerere de modificare a unei omologări CE de tip este înaintată numai statului membru care a acordat omologarea CE de tip inițială.  (3) În cazul în care constată că pentru efectuarea unei modificări sunt necesare inspecții sau încercări noi, statul membru informează producătorul în consecință. Procedurile menționate la articolele 14 și 15 se aplică numai după încheierea cu succes a noilor inspecții sau încercări necesare. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 32 Revizuiri și extinderi ale omologărilor de tip  (1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor, modificarea este considerată „revizuire”.  În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite paginile revizuite în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, această cerință se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificării respective.  (2) Modificarea este considerată „extindere” atunci când datele din dosarul de omologare au fost modificate și când este valabilă una dintre situațiile de mai jos:  (a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;  (b) una dintre informațiile din certificatul de omologare de tip, cu excepția anexelor acestuia, a fost modificată;  (c) devin aplicabile noi cerințe aplicabile tipului de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată omologate.  În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite un certificat de omologare de tip actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește în funcție de numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri.  (3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.  (4) Nu este necesară nicio modificare a omologării de tip a unui vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alineatul (2) litera (c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză. | Articolul 35 Revizuiri și extinderi ale omologărilor UE de tip  (1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor, modificarea este considerată „revizuire”.  În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite paginile revizuite în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, această cerință se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificării respective.  (2) Modificarea este considerată „extindere” atunci când datele din dosarul de omologare au fost modificate și când este valabilă una dintre situațiile de mai jos:  (a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;  (b) una dintre informațiile din certificatul de omologare UE de tip, cu excepția anexelor acestuia, a fost modificată;  (c) devin aplicabile noi cerințe pe baza oricărui act menționat în anexa II aplicabil tipului de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată omologate.  În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite un certificat de omologare UE de tip actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește în funcție de numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri.  (3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.  (4) Nu este necesară nicio modificare a omologării de tip a unui vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alineatul (2) litera (c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză. | Articolul 30 Revizuiri și extinderi ale omologărilor UE de tip  (1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor, modificarea este considerată „revizuire”.  În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite paginile revizuite în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, cerința menționată se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată, a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificărilor respective.  (2) Modificarea este considerată „extindere” atunci când datele din dosarul de omologare au fost modificate și când survine una dintre situațiile de mai jos:  (a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;  (b) una dintre informațiile din certificatul de omologare UE de tip, cu excepția anexelor, s-a modificat;  (c) noi cerințe pe baza oricărui act menționat în anexa I devin aplicabile tipului de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată omologate.  În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite un certificat de omologare UE de tip actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește în concordanță cu numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri.  (3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.  (4) Nu este necesară nicio modificare a omologării de tip a unui vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alineatul (2) litera (c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză. | Articolul 14 Dispoziții speciale privind vehiculele  (1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, modificarea este considerată „revizuire”.  În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite pagina revizuită în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, această cerință se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată, a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificării.  (2) O revizuire este considerată „extindere” în cazul în care, pe lângă dispozițiile din alineatul (1):  (a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;  (b) s-a modificat orice informație din certificatul de omologare CE de tip, cu excepția anexelor;  (c) intră în vigoare noi cerințe pe baza oricărui act de reglementare aplicabil tipului de vehicul omologat.  În astfel de cazuri, autoritatea de omologare eliberează un certificat de omologare CE de tip revizuit, însoțit de un număr de extindere, care crește în funcție de numărul de extinderi succesive deja acordate.  Certificatul de omologare specifică în mod clar motivul extinderii și data noii eliberări.  (3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.  (4) Nu este necesară nicio modificare a omologării unui anumit 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. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
|  |  |  | Articolul 15 Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate  (1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, modificarea este considerată „revizuire”.  În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite paginile revizuite în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, această cerință se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată, a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificării.  (2) O revizuire este considerată „extindere” în cazul în care, pe lângă dispozițiile din alineatul (1):  (a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;  (b) s-a modificat orice informație din certificatul de omologare CE de tip, cu excepția anexelor;  (c) intră în vigoare noi cerințe pe baza oricărui act de reglementare aplicabil tipului de sistem, componentă sau unitate tehnică separată omologate.  În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite un certificat de omologare CE de tip revizuit, însoțit de un număr de extindere, care crește în funcție de numărul de extinderi succesive deja acordate. În cazul în care modificarea se impune în urma aplicării alineatului (2) litera (c), se actualizează cea de-a treia secțiune a numărului de omologare.  Certificatul de omologare specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri.  (3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate. | **Parțial compatibil** | Prevederile parțial au fost transpuse în proiectului Legii. | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate prin acte secundare, ulterior aprobării legii. |
| Articolul 33 Emiterea și notificarea modificărilor  (1) În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare actualizează toate secțiunile relevante din certificatul de omologare de tip, anexele sale și opisul dosarului de omologare. Certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului fără întârziere.  (2) În cazul unei revizuiri, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, sunt puse fără întârziere la dispoziția solicitantului de către autoritatea de omologare. | Articolul 36 Emiterea și notificarea modificărilor  (1) În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare actualizează  toate secțiunile relevante din certificatul de omologare UE de tip,  anexele sale și opisul dosarului de omologare. Certificatul actualizat și  anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului fără întârziere.  (2) În cazul unei revizuiri, documentele revizuite sau, după caz,  versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv opisul revizuit al  dosarului de omologare, sunt puse fără întârziere la dispoziția solicitantului de către autoritatea de omologare.  (3) Autoritatea de omologare notifică autorităților de omologare ale  celorlalte state membre orice modificare adusă omologărilor UE de tip,  în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 29. | Articolul 31 Emiterea și notificarea modificărilor  (1) În cazul unei extinderi, toate secțiunile relevante din certificatul de omologare UE de tip, anexele sale, precum și opisul dosarului de omologare se actualizează. Certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului fără întârziere.  (2) În cazul unei revizuiri, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, sunt puse fără întârziere la dispoziția solicitantului de către autoritatea de omologare.  (3) Autoritatea de omologare notifică autorităților de omologare ale celorlalte state membre orice modificare adusă omologărilor UE de tip, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 24. | Articolul 16 Emiterea și notificarea modificărilor  (1) În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare actualizează toate secțiunile relevante din certificatul de omologare CE de tip, anexele sale și opisul dosarului de omologare. Certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului fără întârzieri nejustificate.  (2) În cazul unei revizuiri, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, după caz, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, sunt puse la dispoziția solicitantului de către autoritatea de omologare fără întârzieri nejustificate.  (3) Autoritatea de omologare notifică autorităților de omologare ale celorlalte state membre orice modificare adusă omologărilor CE de tip, în conformitate cu procedurile menționate la articolul 8. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL VII  VALABILITATEA OMOLOGĂRII DE TIP | CAPITOLUL VII  VALABILITATEA OMOLOGĂRII UE DE TIP | CAPITOLUL VII  VALABILITATEA OMOLOGĂRII UE DE TIP | CAPITOLUL VI  VALABILITATEA UNEI OMOLOGĂRI CE DE TIP PENTRU VEHICULE |  |  |  |  |
| Articolul 34 Încetarea valabilității  (1) Omologarea de tip se eliberează pe durată nelimitată.  (2) Omologarea de tip pentru un vehicul devine nevalabilă în oricare dintre cazurile următoare:  (a) noi cerințe aplicabile vehiculului omologat devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, iar omologarea nu poate fi actualizată în consecință;  (b) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar;  (c) valabilitatea omologării expiră ca urmare a unei restricții;  (d) omologarea a fost retrasă.  (3) În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea de tip a vehiculului respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective. | Articolul 37 Încetarea valabilității  (1) Omologarea UE de tip se eliberează pe durată nelimitată.  (2) Omologarea UE de tip pentru un vehicul devine nevalabilă în oricare dintre cazurile următoare:  (a) noi cerințe aplicabile vehiculului omologat devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, iar omologarea nu poate fi actualizată în consecință;  (b) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar;  (c) valabilitatea omologării expiră ca urmare a unei restricții în conformitate cu articolul 40 alineatul (6);  (d) omologarea a fost retrasă în conformitate cu articolul 33 alineatul (5), articolul 49 alineatul (1) sau articolul 52 alineatul (4).  (3) În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea UE de tip a vehiculului respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective.  (4) Atunci când producția unui anumit tip de vehicul este întreruptă definitiv, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculul respectiv.  În termen de o lună de la primirea notificării menționate la primul paragraf, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculul în cauză informează în consecință autoritățile de omologare ale celorlalte state membre.  (5) Fără a aduce atingere alineatului (4), în cazurile în care o omologare UE de tip pentru un vehicul este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip.  Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip comunică fără întârziere toate informațiile relevante autorităților de omologare ale celorlalte state membre pentru a permite aplicarea, dacă este cazul, a articolului 44.  Comunicarea menționată la paragraful al doilea specifică în special data producției și numărul de identificare ale ultimului vehicul produs. | Articolul 32 Încetarea valabilității  (1) Omologarea UE de tip se eliberează pe durată nelimitată.  (2) Omologarea UE de tip pentru un vehicul devine nevalabilă în oricare dintre cazurile următoare:  (a) noi cerințe aplicabile vehiculului omologat devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, iar omologarea nu poate fi actualizată în consecință;  (b) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar;  (c) valabilitatea omologării expiră ca urmare a unei restricții în conformitate cu articolul 35 alineatul (6);  (d) omologarea a fost retrasă în conformitate cu articolul 28 alineatul (5), articolul 44 alineatul (1) sau articolul 47 alineatul (4).  (3) În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea UE de tip a vehiculului respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective.  (4) Atunci când producția unui anumit tip de vehicul este întreruptă definitiv, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculul respectiv.  În termen de o lună de la primirea notificării menționate la primul paragraf, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculul în cauză informează în consecință autoritățile de omologare ale celorlalte state membre.  (5) Fără a aduce atingere alineatului (4), în cazurile în care o omologare UE de tip pentru un vehicul este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip.  Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip comunică fără întârziere toate informațiile relevante autorităților de omologare ale celorlalte state membre pentru a permite aplicarea, dacă este cazul, a articolului 39.  Comunicarea menționată la paragraful al doilea specifică în special data producției și numărul de identificare ale ultimului vehicul produs. | Articolul 17 Încetarea valabilității  (1) O omologare CE de tip pentru un vehicul își încetează valabilitatea în oricare dintre cazurile următoare:  (a) noi cerințe în orice act de reglementare aplicabil vehiculului omologat devin obligatorii pentru înmatricularea, vânzarea sau punerea în exploatare a noilor vehicule, iar omologarea nu poate fi actualizată în consecință;  (b) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar;  (c) valabilitatea omologării expiră datorită unei restricții speciale.  (2) În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea CE de tip a vehiculului respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective.  (3) Atunci când producția unui anumit tip de vehicul este întreruptă definitiv, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea CE de tip pentru vehiculul respectiv. La primirea notificării în acest sens, autoritatea respectivă informează autoritățile de omologare ale celorlalte state membre asupra acestui fapt în termen de 20 de zile lucrătoare.  Articolul 27 se aplică numai în cazul întreruperii efectuate în condițiile menționate la alineatul (1) litera (a) din prezentul articol.  (4) Fără a aduce atingere alineatului (3), în cazurile în care o omologare CE de tip pentru un vehicul este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea CE de tip.  Autoritatea de omologare comunică fără întârziere nejustificată toate informațiile relevante autorităților de omologare ale celorlalte state membre pentru a permite aplicarea, după caz, a articolului 27. Comunicarea specifică în special data producției și numărul de identificare al ultimului vehicul produs. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL VIII  CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE | CAPITOLUL VIII  CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE | CAPITOLUL VIII CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE | CAPITOLUL VII  CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAREA |  |  |  |  |
| Articolul 35 Certificatul de conformitate  (1) În calitate de deținător al unei omologări de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate, pe suport de hârtie, care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.  Un astfel de certificat îi este înmânat în mod gratuit cumpărătorului, odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.  Pentru o perioadă de 10 ani de la data la care a fost produs vehiculul, producătorul vehiculului 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 adoptat de autoritatea de omologare prin acte de punere în aplicare. Certificatul de conformitate se întocmește astfel încât să excludă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, actele de punere în aplicare stabilesc cerința ca hârtia folosită pentru certificat să fie protejată de mai multe elemente tipografice de securitate.  (3) Certificatul de conformitate se redactează în limba de stat. Orice stat membru poate solicita traducerea certificatului de conformitate în limba sau limbile sale oficiale.  (4) Persoana autorizată (persoanele autorizate) să semneze certificate de conformitate face (fac) parte din organizația producătorului și este autorizată (sunt autorizate) în mod corespunzător de conducere să angajeze pe deplin responsabilitatea juridică a producătorului cu privire la proiectare și la construcție 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 prezenta lege sau în oricare dintre actele sale de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi.  (6) În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar acele elemente din certificatul de conformitate care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează la certificatul de omologare toate certificatele de conformitate emise în etapele anterioare.  (7) În cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 34 alineatul (2), certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate (omologare provizorie)”.  (8) Astfel cum este prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (2), în cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 36, certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere se indică anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și numărul limită, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului respectiv în cadrul producției alocate în anul în cauză.  (9) Fără a aduce atingere alineatului (1), producătorul poate transmite certificatul de conformitate prin mijloace electronice autorității de omologare a oricărui stat. | Articolul 38 Certificatul de conformitate  (1) În calitate de deținător al unei omologări de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate, pe suport de hârtie, care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.  Un astfel de certificat îi este înmânat în mod gratuit cumpărătorului, odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.  Pentru o perioadă de 10 ani de la data la care a fost produs vehiculul, producătorul vehiculului 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 adoptat de Comisie prin acte de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Certificatul de conformitate se întocmește astfel încât să excludă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, actele de punere în aplicare stabilesc cerința ca hârtia folosită pentru certificat să fie protejată de mai multe elemente tipografice de securitate. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (3) Certificatul de conformitate se redactează în cel puțin una dintre limbile oficiale ale Uniunii. Orice stat membru poate solicita traducerea certificatului de conformitate în limba sau limbile sale oficiale.  (4) Persoana autorizată (persoanele autorizate) să semneze certificate de conformitate face (fac) parte din organizația producătorului și este autorizată (sunt autorizate) în mod corespunzător de conducere să angajeze pe deplin responsabilitatea juridică a producătorului cu privire la proiectare și la construcție 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 în oricare dintre actele sale delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.  (6) În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar acele elemente din certificatul de conformitate care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează la certificatul de omologare toate certificatele de conformitate emise în etapele anterioare.  (7) În cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 40 alineatul (2), certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate, omologate de tip în conformitate cu articolul 40 alineatul (4) din 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 (omologare provizorie)”.  (8) Astfel cum este prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (2), în cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 42, certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere se indică anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în tabelul prevăzut în anexa III, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului respectiv în cadrul producției alocate în anul în cauză.  (9) Fără a aduce atingere alineatului (1), producătorul poate transmite certificatul de conformitate prin mijloace electronice autorității de omologare a oricărui stat membru. | Articolul 33 Certificat de conformitate  (1) În calitate de deținător al unei omologări de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate, pe suport de hârtie, care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.  Un astfel de certificat îi este înmânat în mod gratuit cumpărătorului, odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.  În decursul unei perioade de 10 ani de la data producției vehiculului, producătorul vehiculului eliberează, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate contra unei plăți care nu depășește costurile de eliberare. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.  (2) Producătorul utilizează modelul de certificat de conformitate adoptat de Comisie prin actele de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Certificatul de conformitate se întocmește astfel încât să excludă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, actul de punere în aplicare prevede faptul că hârtia folosită pentru certificat este protejată prin câteva elemente de siguranță. Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.  (3) Certificatul de conformitate se redactează cel puțin într-una dintre limbile oficiale ale Uniunii. Orice stat membru poate solicita traducerea în limba sau limbile sale oficiale a certificatului de conformitate.  (4) Persoana (persoanele) autorizată (autorizate) să semneze certificatele de conformitate activează în cadrul organizației producătorului și este (sunt) autorizată (autorizate) de către conducere să angajeze întreaga responsabilitate juridică a producătorului în ceea ce privește proiectarea și construcția sau conformitatea producției vehiculului.  (5) Certificatul de conformitate trebuie să fie completat integral și să nu conțină restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de prezentul regulament sau de oricare dintre actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.  (6) În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar acele elemente din certificatul de conformitate care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează la certificatul de omologare toate certificatele de conformitate emise în etapele anterioare.  (7) Certificatul de conformitate trebuie să conțină, pentru vehiculele omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 35 alineatul (2), în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate, omologate de tip în conformitate cu articolul 26 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (omologare provizorie)”.  (8) Certificatul de conformitate, astfel cum este descris în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (2), pentru vehiculele omologate de tip în conformitate cu articolul 37, trebuie să conțină în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere trebuie indicat anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în tabelul din anexa II, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului în cadrul producției alocate pentru anul respectiv.  (9) Fără să aducă atingere alineatului (1), producătorul poate transmite în format electronic autorității de înmatriculare a statului membru certificatul de conformitate. | Articolul 18 Certificatul de conformitate  (1) În calitate de deținător al unei omologări CE de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.  În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar acele elemente de pe pagina 2 a certificatului de conformitate care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează la certificatul de omologare toate certificatele de conformitate emise în etapele anterioare.  (2) Certificatul de conformitate este redactat într-una dintre limbile oficiale ale Comunității. Orice stat membru poate solicita traducerea certificatului de conformitate în limba sau limbile sale.  (3) Certificatul de conformitate se întocmește astfel încât să excludă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, hârtia folosită este protejată fie prin elemente grafice colorate, fie printr-un filigran cu marca de identificare a producătorului.  (4) Certificatul de conformitate trebuie să fie completat integral și să nu conțină restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de un act de reglementare.  (5) Certificatul de conformitate stabilit în partea I a anexei IX pentru vehiculele omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 20 alineatul (2) trebuie să conțină în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate, omologate de tip în conformitate cu articolul 20 (omologare provizorie)”.  (6) Certificatul de conformitate, astfel cum este descris în partea I a anexei IX pentru vehiculele omologate de tip în conformitate cu articolul 22, trebuie să conțină în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere trebuie să fie indicat anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în tabelul din anexa XII, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului în cadrul producției alocate pentru anul respectiv.  (7) Fără să aducă atingere dispozițiilor alineatului (1), producătorul poate transmite în format electronic autorității de înmatriculare a statului membru date sau informații cuprinse în certificatul de conformitate.  (8) Un duplicat al certificatului de conformitate poate fi eliberat numai de producător. Cuvântul „duplicat” trebuie să fie perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 36 Plăcuța regulamentară cu marcarea corespunzătoare a vehiculelor și marca de omologare de tip a componentelor sau unităților tehnice separate  (1) Producătorul vehiculului fixează pe fiecare vehicul produs în conformitate cu tipul omologat o plăcuță regulamentară cu marcarea corespunzătoare impusă de actul de punere în aplicare relevant adoptat în conformitate cu alineatul (3).  (2) Producătorul unei componente sau unități tehnice separate care face sau nu parte dintr-un sistem aplică fiecărei componente sau unități tehnice separate produse în conformitate cu tipul omologat marca de omologare de tip impusă de actul de punere în aplicare relevant adoptat în temeiul prezentei legi sau al regulamentului CEE-ONU aplicabil.  În cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, producătorul aplică cel puțin denumirea sa comercială sau marca producătorului, numărul tipului sau un număr de identificare.  (3) Plăcuța regulamentară și marca de omologare de tip sunt în conformitate cu modelul prevăzut de autoritatea de omologare. | Articolul 39 Plăcuța regulamentară cu marcarea corespunzătoare a vehiculelor și marca de omologare de tip a componentelor sau unităților tehnice separate  (1) Producătorul vehiculului fixează pe fiecare vehicul produs în conformitate cu tipul omologat o plăcuță regulamentară cu marcarea corespunzătoare impusă de actul de punere în aplicare relevant adoptat în conformitate cu alineatul (3).  (2) Producătorul unei componente sau unități tehnice separate care face sau nu parte dintr-un sistem aplică fiecărei componente sau unități tehnice separate produse în conformitate cu tipul omologat marca de omologare de tip impusă de actul de punere în aplicare relevant adoptat în temeiul prezentului regulament sau al regulamentului CEE-ONU aplicabil.  În cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, producătorul aplică cel puțin denumirea sa comercială sau marca producătorului, numărul tipului sau un număr de identificare.  (3) Plăcuța regulamentară și marca de omologare UE de tip sunt în conformitate cu modelul prevăzut de Comisie prin acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. | Articolul 34 Plăcuța regulamentară cu marcarea adecvată a vehiculelor și marca de omologare de tip a componentelor sau unităților tehnice separate  (1) Producătorul vehiculului fixează pe fiecare vehicul produs în conformitate cu tipul omologat o plăcuță regulamentară cu marcarea adecvată impusă de actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3).  (2) Producătorul unei componente sau unități tehnice separate care face sau nu parte dintr-un sistem aplică fiecărei componente sau unități tehnice separate produse în conformitate cu tipul omologat marca de omologare de tip impusă prin actul de punere în aplicare relevant adoptat în temeiul prezentului regulament sau prin regulamentul CEE-ONU sau codul OCDE aplicabil.  În cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, producătorul aplică cel puțin denumirea comercială sau marca producătorului, numărul tipului sau un număr de identificare.  (3) Plăcuța regulamentară și marca de omologare UE de tip este în conformitate cu modelul stabilit de Comisie prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2). Primele acte de punere în aplicare de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014. | Articolul 19 Marca de omologare CE de tip  (1) Producătorul unei componente sau unități tehnice separate care face sau nu parte dintr-un sistem aplică fiecărei componente sau unități produse în conformitate cu tipul omologat marca de omologare CE de tip impusă de directiva individuală sau de regulamentul individual relevant.  (2) În cazul în care nu este prevăzută aplicarea mărcii de omologare CE de tip, producătorul aplică cel puțin denumirea sa comercială sau marca producătorului, numărul tipului și/sau un număr de identificare.  (3) Marca de omologare CE de tip este conformă cu apendicele la anexa VII. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL IX  DEROGĂRI PENTRU NOI TEHNOLOGII SAU CONCEPTE | CAPITOLUL IX  DEROGĂRI PENTRU NOI TEHNOLOGII SAU CONCEPTE | CAPITOLUL IX  DEROGĂRI PENTRU TEHNOLOGII NOI SAU CONCEPTE NOI | CAPITOLUL VIII  TEHNOLOGII SAU CONCEPTE NOI INCOMPATIBILE CU DIRECTIVELE INDIVIDUALE |  |  |  |  |
| Articolul 37 Derogări pentru noi tehnologii sau concepte  (1) Producătorul poate solicita o omologare de tip pentru un nou tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care face parte din tehnologii sau concepte noi care sunt incompatibile cu unul sau mai multe acte de punere în aplicare.  (2) Autoritatea de omologare acordă omologarea de tip menționată la alineatul (1) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:  (a) cererea precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele în cauză determină incompatibilitatea dintre sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată și unul sau mai multe acte de punere în aplicare;  (b) în cerere sunt descrise implicațiile de siguranță și de mediu ale noilor tehnologii și măsurile luate pentru a se garanta că, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogare, 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 unei asemenea omologări de tip care acordă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații din partea autorității de omologare. Autorizația este acordată printr-un act de punere în aplicare.  (4) Pînă la doparea unei decizii, autoritatea de omologare poate acorda deja o omologare de tip, cu titlu provizoriu, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată.  Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate. Autoritatea de omologare poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili modele armonizate pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate, în sensul prezentului alineat.  (5) După caz, autorizația, menționată la alineatul (3), specifică, de asemenea, dacă omologarea face obiectul vreunei restricții. În toate cazurile, omologarea de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.  (6) În cazul în care se decide de a refuza acordarea autorizației, autoritatea de omologare informează de îndată pe deținătorul omologării de tip provizorii menționate la alineatul (4) că omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului.  Cu toate acestea, vehiculele produse în conformitate cu omologarea provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în oricare dintre statele care a acceptat omologarea provizorie. | Articolul 40 Derogări pentru noi tehnologii sau concepte  (1) Producătorul poate solicita o omologare UE de tip pentru un nou tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care face parte din tehnologii sau concepte noi care sunt incompatibile cu unul sau mai multe acte din lista din anexa II.  (2) Autoritatea de omologare acordă omologarea UE de tip menționată la alineatul (1) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:  (a) cererea precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele în cauză determină incompatibilitatea dintre sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată și unul sau mai multe acte enumerate în anexa II;  (b) în cerere sunt descrise implicațiile de siguranță și de mediu ale noilor tehnologii și măsurile luate pentru a se garanta că, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogare, 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 unei asemenea omologări UE de tip care acordă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații din partea Comisiei. Autorizația este acordată printr-un act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).  (4) În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea, autoritatea de omologare poate acorda deja o omologare UE de tip, cu titlu provizoriu, valabilă numai pe teritoriul statului membru în cauză, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată. Autoritatea de omologare informează neîntârziat Comisia și alte state membre în legătură cu aceasta prin intermediul unui dosar care conține informațiile menționate la alineatul (2).  Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili modele armonizate pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate, în sensul prezentului alineat. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 73 alineatul (2).  (5) Alte autorități de omologare pot decide la rândul lor să accepte în scris, pe teritoriul lor, omologarea provizorie menționată la alineatul (4).  (6) După caz, autorizația din partea Comisiei, menționată la alineatul (3), specifică, de asemenea, dacă omologarea face obiectul vreunei restricții. În toate cazurile, omologarea de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.  (7) În cazul în care Comisia decide să refuze acordarea autorizației, autoritatea de omologare informează de îndată pe deținătorul omologării de tip provizorii menționate la alineatul (4) că omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului Comisiei.  Cu toate acestea, vehiculele produse în conformitate cu omologarea provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în oricare dintre statele membre care a acceptat omologarea provizorie. | Articolul 35 Derogări pentru tehnologii sau concepte noi  (1) Producătorul poate solicita o omologare UE de tip pentru un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează noi tehnologii sau concepte care sunt incompatibile cu unul sau mai multe acte enumerate în anexa I.  (2) Autoritatea de omologare acordă omologarea UE de tip menționată la alineatul (1) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:  (a) cererea stipulează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele în cauză determină incompatibilitatea dintre sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată și unul sau mai multe acte enumerate în anexa I;  (b) în cerere sunt descrise implicațiile de siguranță și de mediu ale noilor tehnologii și măsurile luate pentru a se garanta că este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogare;  (c) sunt prezentate descrieri și rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția specificată la punctul (b).  (3) Acordarea unei astfel de omologări de tip care reprezintă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații din partea Comisiei. Autorizația respectivă se acordă printr-un act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare este adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2).  (4) În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea, autoritatea de omologare poate acorda deja o omologare UE de tip, dar aceasta este provizorie, valabilă numai pe teritoriul statului membru în cauză, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată. Autoritatea de omologare informează neîntârziat Comisia și alte state membre în legătură cu aceasta prin intermediul unui dosar care conține informațiile menționate la alineatul (2).  Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii unor modele armonizate pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate în sensul prezentului alineat. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2).  (5) Alte autorități de omologare pot decide la rândul lor să accepte în scris pe teritoriul lor omologarea provizorie menționată la alineatul (4).  (6) După caz, autorizația din partea Comisiei menționată la alineatul (3) precizează, de asemenea, dacă face obiectul vreunei restricții. În toate cazurile, omologarea de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.  (7) În cazul în care Comisia decide să refuze acordarea autorizației, autoritatea de omologare informează de îndată pe deținătorul omologării de tip provizorii menționate la alineatul (3) că omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului Comisiei.  Cu toate acestea, vehiculele produse în conformitate cu omologarea provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în oricare dintre statele membre care a acceptat omologarea provizorie. | Articolul 20 Derogările pentru tehnologiile și conceptele noi  (1) La solicitarea producătorului, statele membre pot acorda o omologare CE de tip pentru un tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează tehnologii sau concepte incompatibile cu unul sau mai multe dintre actele de reglementare menționate în partea I a anexei IV, sub rezerva acordării unei autorizații din partea Comisiei în conformitate cu procedura menționată la articolul 40 alineatul (3).  (2) În așteptarea deciziei privind acordarea sau neacordarea autorizației, statul membru poate acorda o omologare provizorie, valabilă doar pe teritoriul propriu, pentru un tip de vehicul care face obiectul derogării cerute, cu condiția ca statul membru să informeze fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta, prin intermediul unui dosar conținând următoarele elemente:  (a) motivele pentru care tehnologiile sau conceptele în cauză determină incompatibilitatea dintre sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată și cerințele impuse;  (b) o descriere a aspectelor relevante privind siguranța și mediul, precum și a măsurilor luate;  (c) o descriere a încercărilor, inclusiv a rezultatelor acestora, care să demonstreze că, în comparație cu cerințele pentru care este solicitată derogarea, este asigurat un nivel cel puțin echivalent de siguranță și protecție a mediului.  (3) Alte state membre pot decide la rândul lor să accepte pe teritoriul lor omologarea provizorie menționată la alineatul (2).  (4) În conformitate cu procedura menționată la articolul 40 alineatul (3), Comisia decide dacă autorizează sau nu statul membru să acorde o omologare CE de tip pentru tipul de vehicul respectiv.  După caz, decizia precizează, de asemenea, dacă valabilitatea sa este condiționată de vreo restricție, precum un termen de valabilitate limitat. În toate cazurile, valabilitatea omologării nu este mai scurtă de 36 de luni.  În cazul în care Comisia decide să refuze acordarea autorizației, statul membru informează de îndată pe deținătorul omologării de tip provizorii menționate la alineatul (2) al prezentului articol că omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data deciziei Comisiei. Cu toate acestea, vehiculele produse în conformitate cu omologarea provizorie înainte de revocarea acesteia pot fi înmatriculate, vândute sau puse în exploatare în oricare dintre statele membre care a acceptat omologarea provizorie.  (5) Acest articol nu se aplică în cazul în care un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată respectă dispozițiile unui regulament CEE-ONU la care a aderat Comunitatea. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 38 Adaptarea ulterioară a actelor de punere în aplicare  (1) În cazul în care autoritatea de omologare autorizează acordarea unei derogări în temeiul articolului 34, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a actelor de punere în aplicare în cauză.  În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 34 se referă la un regulament CEE-ONU, autoritatea de omologare propune o modificare la regulamentul CEE-ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.  (2) De îndată ce actele relevante au fost modificate, orice restricție din decizia de autorizare a derogării este ridicată imediat. | Articolul 41 Adaptarea ulterioară a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare  (1) În cazul în care Comisia autorizează acordarea unei derogări în temeiul articolului 40, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză.  În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 40 se referă la un regulament CEE-ONU, Comisia propune o modificare la regulamentul CEE-ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.  (2) De îndată ce actele relevante au fost modificate, orice restricție din decizia Comisiei de autorizare a derogării este ridicată imediat.  Dacă măsurile necesare adaptării actelor delegate sau de punere în aplicare nu au fost întreprinse, Comisia poate autoriza printr-o decizie sub forma unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2), la solicitarea statului membru care a acordat omologarea, extinderea omologării de tip de către statul membru respectiv. | Articolul 36 Adaptarea ulterioară a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare  (1) În cazul în care Comisia autorizează acordarea unei derogări în temeiul articolului 35, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză.  În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 35 se referă la un regulament CEE-ONU, Comisia propune o modificare la regulamentul CEE-ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.  (2) De îndată ce actele relevante au fost modificate, orice restricție din decizia Comisiei de autorizare a derogării este ridicată imediat.  Dacă măsurile necesare adaptării actelor delegate sau de punere în aplicare nu au fost întreprinse, Comisia poate, la cererea statului membru care a acordat omologarea, să autorizeze statul membru respectiv, printr-o decizie sub forma unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2), să extindă omologarea de tip. | Articolul 21 Acțiunile necesare  (1) În cazul în care Comisia consideră că există motive suficiente pentru acordarea unei derogări în temeiul articolului 20, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a directivelor sau a regulamentelor individuale relevante. Aceste măsuri, fiind destinate să modifice elemente neesențiale ale directivelor sau regulamentelor separate enumerate în partea I din anexa IV, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2).  În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 20 se referă la un regulament CEE-ONU, Comisia propune o modificare la regulamentul CEE-ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului revizuit din 1958.  (2) De îndată ce actele de reglementare vizate au fost modificate, orice restricție legată de derogare este ridicată imediat.  Dacă măsurile necesare adaptării actelor de reglementare nu au fost luate, valabilitate unei derogări poate fi prelungită la cererea statului membru care a acordat omologarea, printr-o altă decizie adoptată în conformitate cu procedura menționată la articolul 40 alineatul (3). | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL X  VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI | CAPITOLUL X  VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI | CAPITOLUL X  VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI | CAPITOLUL IX  VEHICULELE PRODUSE ÎN SERII MICI |  |  |  |  |
|  |  |  | Articolul 22 Omologarea CE de tip pentru seriile mici  (1) La solicitarea producătorului și în limitele cantitative stabilite în secțiunea 1 a părții A a anexei XII, statele membre acordă, în conformitate cu procedura menționată la articolul 6 alineatul (4), o omologare CE de tip pentru un tip de vehicul care respectă cel puțin cerințele enumerate în cadrul apendicelui la partea I a anexei IV.  (2) Alineatul (1) nu se aplică vehiculelor cu destinație specială.  (3) Certificatele de omologare CE de tip se numerotează în conformitate cu anexa VII. | **Inaplicabil** | Prevederile menționate sunt aplicabile doar statelor membre UE | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate după aderarea la UE. |
| Articolul 39 Omologarea de tip pentru serii mici  (1) Producătorul poate solicita o omologare de tip pentru serii mici a unui tip de vehicul, în cadrul limitelor cantitative anuale stabilite. Aceste limite se aplică punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare a vehiculelor din tipul omologat pe piața într-un an dat.  „Cerințe alternative” înseamnă dispoziții administrative și cerințe tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță rutieră, de protecție a mediului și de securitate la locul de muncă echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul prevăzut de unul sau mai multe acte de punere în aplicare.  Derogări de la dispozițiile menționate la prezentul alineat se pot acorda numai dacă sunt motive rezonabile de a acționa în acest fel.  (3) În cazul omologării de tip a vehiculelor în temeiul prezentului articol sunt acceptate sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip.  (4) Certificatele de omologare pentru vehiculele cărora li s-a acordat omologarea de tip în temeiul prezentului articol sunt redactate în conformitate cu modelul aprobat, dar poartă antetul „Certificat de omologare de tip pentru vehicule produse în serii mici” și precizează conținutul derogărilor acordate în temeiul alineatului (2). Certificatele de omologare de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat.  (5) Certificatul de omologare de tip specifică natura derogărilor acordate în temeiul alineatului (2) primul și al treilea paragraf.  (6) Valabilitatea omologării naționale de tip pentru serii mici este limitată la teritoriul statului a cărui autoritate de omologare a acordat omologarea.  (7) Cu toate acestea, la solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poșta electronică o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor desemnate de producător. | Articolul 42 Omologarea națională de tip pentru serii mici  (1) Producătorul poate solicita o omologare națională de tip pentru serii mici a unui tip de vehicul, în cadrul limitelor cantitative anuale stabilite în anexa III. Aceste limite se aplică punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare a vehiculelor din tipul omologat pe piața fiecărui stat membru într-un an dat.  (2) În cazul tipului de vehicule menționat la alineatul (1), statele membre pot acorda derogări de la aplicarea uneia sau mai multor cerințe de fond stabilite prin unul sau mai multe acte delegate dintre cele enumerate în anexa II, cu condiția ca acestea să formuleze cerințe alternative aplicabile.  „Cerințe alternative” înseamnă dispoziții administrative și cerințe tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță rutieră, de protecție a mediului și de securitate la locul de muncă echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul prevăzut de unul sau mai multe acte delegate enumerate în anexa II.  Pentru tipul de vehicule menționat la alineatul (1), statele membre pot acorda o derogare pentru una sau mai multe dintre dispozițiile administrative ale prezentului regulament sau ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.  Un stat membru acordă derogări de la dispozițiile menționate la prezentul alineat numai dacă dispune de motive rezonabile de a acționa în acest fel.  (3) În cazul omologării de tip naționale a vehiculelor în temeiul prezentului articol sunt acceptate sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele enumerate la anexa II.  (4) Certificatele de omologare pentru vehiculele cărora li s-a acordat omologarea de tip în temeiul prezentului articol sunt redactate în conformitate cu modelul menționat la articolul 30 alineatul (2), dar nu poartă antetul „Certificat de omologare UE de tip pentru vehicule” și precizează conținutul derogărilor acordate în temeiul alineatului (2). Certificatele de omologare de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat menționat la articolul 29 alineatul (4).  (5) Certificatul de omologare de tip specifică natura derogărilor acordate în temeiul alineatului (2) primul și al treilea paragraf.  (6) Valabilitatea omologării naționale de tip pentru serii mici este limitată la teritoriul statului membru a cărui autoritate de omologare a acordat omologarea.  (7) Cu toate acestea, la solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poșta electronică o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor membre desemnate de producător.  (8) În termen de trei luni de la primirea solicitării menționate la alineatul (7), autoritățile de omologare ale statelor membre desemnate de producător decid dacă acceptă sau nu omologarea de tip. Acestea comunică în mod oficial decizia lor autorității de omologare care a acordat omologarea de tip națională pentru serii mici.  (9) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologarea națională de tip, cu excepția cazului în care ele au motive justificate de a crede că cerințele tehnice naționale în conformitate cu care vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu cerințele proprii.  (10) La cererea unui solicitant care intenționează să introducă pe piață sau să înmatriculeze un vehicul care deține omologarea națională de tip pentru serii mici în alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat omologarea națională de tip pentru serii mici furnizează autorității naționale a celuilalt stat membru o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv a dosarului de omologare. Se aplică alineatele (8) și (9). | Articolul 37 Omologarea națională de tip pentru serii mici  (1) Producătorul poate solicita omologarea națională de tip pentru un tip de vehicul produs în serie mică în limitele cantitative anuale prezentate în anexa II. Aceste limite se aplică punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare a vehiculelor din tipul omologat pe piața fiecărui stat membru într-un anumit an.  În cazul omologării naționale de tip pentru serii mici, autoritatea de omologare, dacă dispune de motive rezonabile, poate să acorde derogări de la aplicarea uneia sau mai multor dispoziții din prezentul regulament și de la aplicarea uneia sau mai multor dispoziții dintr-unul sau mai multe acte enumerate în anexa I, cu condiția să fi specificat cerințe alternative.  (2) Cerințele alternative menționate la alineatul (1) trebuie să asigure un nivel de siguranță în funcționare, de protecție a mediului și de siguranță la locul de muncă echivalent, în măsura posibilului, celui asigurat prin actele relevante menționate în anexa I.  (3) În cazul omologării naționale de tip a vehiculelor în temeiul prezentului articol, sunt acceptate sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele enumerate la anexa I.  (4) Certificatul de omologare de tip pentru vehiculele cărora li s-a acordat omologarea de tip în temeiul prezentului articol este redactat în conformitate cu modelul menționat la articolul 25 alineatul (2), dar nu poartă antetul „Certificat de omologare UE de tip pentru vehicule” și precizează conținutul derogărilor acordate în temeiul alineatului (1). Certificatele de omologare de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat menționat la articolul 24 alineatul (4).  (5) Valabilitatea omologării naționale de tip pentru serii mici este limitată la teritoriul statului membru a cărui autoritate de omologare a acordat omologarea.  (6) Cu toate acestea, la solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poșta electronică o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor membre desemnate de producător.  (7) În termen de 3 luni de la primirea solicitării menționate la alineatul (6), autoritățile de omologare ale statelor membre desemnate de producător decid dacă acceptă sau nu omologarea de tip. Acestea comunică în mod oficial decizia lor autorității de omologare care a acordat omologarea națională de tip pentru serii mici.  (8) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologarea națională de tip, cu excepția cazului în care au motive întemeiate de a considera că cerințele tehnice naționale în conformitate cu care vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu propriile lor cerințe.  (9) La cererea unui solicitant care dorește să introducă pe piață sau să înmatriculeze un vehicul printr-o omologare națională de tip pentru serii mici în alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat omologarea națională de tip pentru serii mici furnizează autorității naționale a celuilalt stat membru o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv a dosarului de omologare. Se aplică alineatele (7) și (8). | Articolul 23  Omologarea națională de tip pentru seriile mici  (1) În cazul vehiculelor produse în limitele cantitative stabilite în secțiunea 2 a părții A a anexei XII, statele membre pot renunța la una sau mai multe dispoziții ale unuia sau mai multor acte de reglementare enumerate la anexa IV sau anexa XI, cu condiția să instituie cerințe alternative relevante.  „Cerințe alternative” înseamnă dispozițiile administrative și cerințele tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță rutieră și protecție a mediului echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul stabilit de dispozițiile anexei IV sau XI, după caz.  (2) În cazul vehiculelor menționate la alineatul (1), statele membre pot acorda derogări pentru una sau mai multe dintre dispozițiile prezentei directive.  (3) Se acordă derogare în privința aplicării dispozițiilor menționate la alineatele (1) și (2) doar în cazul în care un stat membru are motive întemeiate de a acționa în acest fel.  (4) Pentru omologarea de tip a vehiculelor în temeiul prezentului articol, statele membre acceptă sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele de reglementare enumerate la anexa IV.  (5) Certificatul de omologare de tip precizează natura derogărilor acordate în temeiul alineatelor (1) și (2).  Certificatul de omologare de tip, al cărui model este stabilit la anexa VI, nu poartă titlul „Certificat de omologare CE de tip a vehiculelor”. Cu toate acestea, certificatele de omologare CE de tip se numerotează în conformitate cu anexa VII.  (6) Valabilitatea omologării de tip este limitată la teritoriul statului membru care a acordat omologarea. Cu toate acestea, la solicitarea producătorului, autoritatea de omologare trimite, prin scrisoare recomandată sau prin poștă electronică, o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor membre desemnate de producător.  În termen de 60 de zile de la primire, statele membre vizate decid dacă acceptă sau nu omologarea de tip. Acestea informează oficial autoritatea de omologare la care se face referire în primul paragraf cu privire la decizia luată.  Un stat membru nu poate refuza omologarea de tip decât dacă are motive justificate de a crede că dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu dispozițiile sale.  (7) La cererea unui solicitant care dorește să vândă, să înmatriculeze sau să pună în exploatare un vehicul în alt stat membru, statul membru care a acordat omologarea îi furnizează solicitantului o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv a dosarului de omologare.  Un stat membru nu permite vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare a unui astfel de vehicul decât dacă are motive justificate de a crede că dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu dispozițiile sale. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL XI  OMOLOGAREA INDIVIDUALĂ |  |  | CAPITOLUL X  OMOLOGĂRILE INDIVIDUALE |  |  |  |  |
| Articolul 40 Omologarea individuală  (1) În cazul în care vehiculele nu dispun de omologare de tip acestea vor fi supuse procedurii de omologare individuală, în urma căreia autoritatea de omologare acordă un certificat de omologare individuală, document prin care se certifică în mod oficial faptul că un anumit vehicul este omologat individual.  (2) Formatul certificatului de omologare individuală este stabilit de către autoritatea de omologare.  (3) Omologarea individuala a vehiculelor se efectuează in conformitate cu prevederile reglementărilor stabilite de autoritatea de omologare.  (4) Omologarea individuala se poate aplica, în mod opțional, pentru următoarele vehicule:  (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 specifice, cu condiția să fi fost special concepute și fabricate în acest scop.  (5) Procedura de omologare individuală se poate aplica și în cazul vehiculelor care au primit omologarea de tip, dar care au fost modificate înainte de înmatriculare, înregistrare sau comercializare.  (6) Procedura de omologare individuală se poate aplica în cazul unui anumit vehicul, și în timpul etapelor succesive ale fabricării sale, în conformitate cu o procedură de omologare de tip în mai multe etape.  (7) Procedura de omologare individuală nu poate înlocui o etapă intermediară în derularea normală a unei proceduri de omologare de tip în mai multe etape și nu se poate aplica pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul.  (8) Cererea de omologare individuală este înaintată de către persoana care prezintă vehiculul la omologare.  (9) În cadrul procedurii de omologare individuala, nu se efectuează încercări distructive. Autoritatea de omologare va folosi orice informație relevantă furnizată de către solicitant.  (10) Autoritatea de omologare acordă o omologare individuală, dacă vehiculul corespunde descrierii anexate solicitării și dacă respectă cerințele tehnice aplicabile și emite fără întârziere nejustificată certificatul de omologare individuală.  (11) În cazul unui vehicul omologat individual de un alt stat membru al UE și care este conform cu dispozițiile Directivei 2007/46/CE și cu actele de reglementare secundare, Autoritatea de omologare va elibera actele necesare în vederea înmatriculării, înregistrării sau a comercializării fără efectuarea altor încercări. |  |  | Articolul 24 Omologările individuale  (1) Statele membre pot acorda o derogare pentru un anumit vehicul, 6unic sau nu, de la respectarea uneia sau a mai multor dispoziții ale prezentei directive sau a unuia sau a mai multor acte de reglementare enumerate în anexa IV sau anexa XI, cu condiția să impună cerințe alternative.  Se acordă derogare în privința aplicării dispozițiilor menționate la alineatul (1) doar în cazul în care un stat membru are motive întemeiate de a acționa în acest fel.  „Cerințe alternative” înseamnă dispozițiile administrative și cerințele tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță rutieră și protecție a mediului echivalent în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul stabilit în dispozițiile anexei IV sau XI, după caz.  (2) Statele membre nu efectuează încercări distructive. Statele membre folosesc orice informație relevantă care stabilește conformitatea cu cerințele alternative, furnizată de către solicitant.  (3) Statele membre acceptă, în locul cerințelor alternative, orice omologare CE de tip pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate.  (4) Cererea de omologare individuală este înaintată de către producător sau de către proprietarul vehiculului, sau de către o persoană care acționează în numele lor, cu condiția ca aceasta din urmă să fie stabilită pe teritoriul Comunității.  (5) Statele membre acordă o omologare individuală, dacă vehiculul corespunde descrierii anexate solicitării și dacă respectă cerințele tehnice aplicabile, și eliberează fără întârziere nejustificată un certificat de omologare individuală.  Formatul certificatului de omologare individuală este stabilit după modelul certificatului de omologare CE de tip stabilit la anexa VI și conține cel puțin informațiile necesare completării cererii de înmatriculare prevăzute în Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule ( 4 ). Certificatele de omologare individuală nu poartă titlul „Omologare CE a vehiculului.”  Un certificat de omologare individuală poartă numărul de identificare al vehiculului în cauză.  (6) Valabilitatea unei omologării individuale este limitată la teritoriul statului membru care a acordat omologarea.  În cazul în care un solicitant dorește să vândă, să înmatriculeze sau să pună în exploatare într-un alt stat membru un vehicul căruia i s-a acordat o omologare individuală, statul membru care a acordat omologarea îi furnizează solicitantului, la cerere, o declarație privind dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat.  În ceea ce privește vehiculul căruia i-a fost acordată o omologare individuală de către un stat membru în conformitate cu dispozițiile prezentului articol, celelalte state membre permit vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculului, cu excepția cazului în care există motive întemeiate de a considera că dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu propriile lor dispoziții.  (7) La solicitarea producătorului sau a proprietarului vehiculului, statele membre acordă o omologare individuală vehiculelor care sunt conforme cu dispozițiile prezentei directive si cu actele de reglementare enumerate în anexa IV sau anexa XI, după caz.  Într-un astfel de caz, statele membre acceptă omologarea individuală și autorizează vânzarea, înmatricularea și punerea în exploatare a vehiculului.  (8) Dispozițiile prezentului articol pot fi aplicate vehiculelor care au primit omologarea de tip în conformitate cu prezenta directivă și care au fost modificate înainte de prima înmatriculare sau de punerea lor în exploatare. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
|  |  |  | Articolul 25 Dispoziții speciale  (1) Procedura stabilită la articolul 24 se poate aplica în cazul unui anumit vehicul, în timpul etapelor succesive ale fabricării sale, în conformitate cu o procedură de omologare de tip în mai multe etape.  (2) Procedura stabilită la articolul 24 nu poate înlocui o etapă intermediară în derularea normală a unei proceduri de omologare de tip în mai multe etape și nu se poate aplica pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul. |  |  |  |  |
| CAPITOLUL XII  PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN EXPLOATARE | CAPITOLUL XI  PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN EXPLOATARE | CAPITOLUL XI  PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN EXPLOATARE | CAPITOLUL XI  ÎNMATRICULAREA, VÂNZAREA ȘI PUNEREA ÎN EXPLOATARE |  |  |  |  |
| Articolul 41 Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor  Fără a aduce atingere articolelor 50 și 51, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut o astfel de omologare de tip, se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate eliberat de autoritatea națională de omologare sau o autoritate de omologare de pe teritoriul Uniunii Europene.  În cazul în care aceste vehicule sunt incomplete, punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a unor astfel de vehicule este permisă, dar autoritățile responsabile cu înmatricularea vehiculelor pot refuza înmatricularea și circulația pe drumuri a unor astfel de vehicule. | Articolul 43 Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor  Fără a aduce atingere articolelor 46 și 47, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut o astfel de omologare de tip în temeiul prezentului regulament se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate eliberat în conformitate cu articolul 38.  În cazul în care aceste vehicule sunt incomplete, punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a unor astfel de vehicule este permisă, dar autoritățile din statele membre responsabile cu înmatricularea vehiculelor pot refuza înmatricularea și circulația pe drumuri a unor astfel de vehicule. | Articolul 38 Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor  (1) Fără a aduce atingere articolelor 41 și 44, vehiculele pentru care omologarea UE de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut o astfel de omologare de tip în temeiul prezentului regulament se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate eliberat în conformitate cu articolul 33.  În cazul vehiculelor incomplete, punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a unor astfel de vehicule este permisă, dar autoritățile responsabile cu înmatricularea vehiculelor din statele membre pot refuza să permită înmatricularea și circulația pe drumuri a unor astfel de vehicule.  (2) Cerințele alineatului (1) nu se aplică vehiculelor destinate utilizării de către forțele armate, serviciile de protecție civilă, de protecție contra incendiilor și de menținere a ordinii publice sau vehiculelor omologate în conformitate cu articolul 37. | Articolul 26 Înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a vehiculelor  (1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 29 și 30, statele membre înmatriculează și permit vânzarea sau punerea în exploatare a vehiculelor numai dacă acestea sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu articolul 18.  În cazul vehiculelor incomplete, statele membre permit vânzarea acestor vehicule, însă pot refuza înmatricularea lor permanentă și punerea în exploatare atât timp cât aceste vehicule rămân incomplete.  (2) Vehiculele pentru care s-a acordat o derogare de la cerința privind certificatul de conformitate pot fi înmatriculate, vândute sau puse în exploatare dacă respectă cerințele tehnice aplicabile ale prezentei directive.  (3) În ceea ce privește vehiculele produse în serii mici, numărul vehiculelor înmatriculate, vândute sau puse în exploatare în cursul unui singur an nu depășește numărul de unități menționate în partea A a anexei XII. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 42 Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor la sfârșit de serie  (1) Dacă fac obiectul limitelor de sfârșit de serie și termenelor specificate în alineatele (2) și (4), vehiculele conforme cu un tip de vehicul a cărui omologare de tip a devenit nevalabilă în temeiul pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.  Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule cărora li s-a acordat o omologare de tip valabilă în momentul fabricării, dar care nu au fost puse la dispoziție pe piață, fie înmatriculate, fie puse în exploatare înainte de expirarea valabilității omologării de tip respective.  (2) Alineatul (1) se aplică, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 24 luni de la data încetării valabilității omologării de tip și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 30 luni de la data respectivă.  (3) Producătorul care dorește să beneficieze de prevederile alineatului (1) înaintează o cerere autorității competente din fiecare stat în care vehiculele în cauză urmează să fie puse la dispoziție pe piață, fie înmatriculate, fie puse în exploatare. 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.  Autoritatea națională în cauză decide, în termen de trei luni de la primirea cererii, dacă permite înmatricularea vehiculelor pe teritoriul ei și în ce cantitate.  (4) Numărul de vehicule de sfârșit de serie nu depășește fie 10 % din numărul de vehicule înmatriculate în cei doi ani precedenți, fie 100 de vehicule, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cifre.  (5) Pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în exploatare în conformitate cu această procedură se include o intrare care definește vehiculele drept „sfârșit de serie”.  (7) Prezentul articol se aplică numai la încetarea producției datorată expirării valabilității omologării de tip în cazul menționat la articolul 31 alineatul (2) litera (a). | Articolul 44 Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor la sfârșit de serie  (1) Dacă fac obiectul limitelor de sfârșit de serie și termenelor specificate în alineatele (2) și (4), vehiculele conforme cu un tip de vehicul a cărui omologare UE de tip a devenit nevalabilă în temeiul articolului 37 pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.  Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii cărora li s-a acordat o omologare UE de tip valabilă în momentul fabricării, dar care nu au fost fie puse la dispoziție pe piață, fie înmatriculate, fie puse în exploatare înainte de expirarea valabilității omologării UE de tip respective.  (2) Alineatul (1) se aplică, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 24 luni de la data încetării valabilității omologării UE de tip și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 30 luni de la data respectivă.  (3) Producătorul care dorește să beneficieze de prevederile alineatului (1) înaintează o cerere autorității competente din fiecare stat membru în care vehiculele în cauză urmează să fie fie puse la dispoziție pe piață, fie înmatriculate, fie puse în exploatare. 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.  Autoritatea națională în cauză decide, în termen de trei luni de la primirea cererii, dacă permite înmatricularea vehiculelor pe teritoriul ei și în ce cantitate.  (4) Numărul de vehicule de sfârșit de serie nu depășește fie 10 % din numărul de vehicule înmatriculate în cei doi ani precedenți, fie 100 de vehicule pe stat membru, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cifre.  (5) Pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în exploatare în conformitate cu această procedură se include o intrare care definește vehiculele drept „sfârșit de serie”.  (6) Statele membre se asigură că numărul de vehicule ce urmează să fie puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat eficient.  (7) Prezentul articol se aplică numai la încetarea producției datorată expirării valabilității omologării de tip în cazul menționat la articolul 37 alineatul (2) litera (a). | Articolul 39 Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie  (1) Ținând seama de limitele de sfârșit de serie și de termenele specificate la alineatele (2) și (4), vehiculele conforme cu un tip de vehicul a cărui omologare UE de tip a devenit nevalabilă în temeiul articolului 32 pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.  Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii cărora li s-a acordat o omologare UE de tip valabilă în momentul fabricării, dar care nu au fost puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare înainte de expirarea valabilității omologării UE de tip.  (2) Alineatul (1) se aplică, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 24 de luni de la data la care omologarea UE de tip a devenit nevalabilă și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 30 de luni de la data respectivă.  (3) Producătorul care dorește să beneficieze de alineatul (1) înaintează o cerere autorității naționale din fiecare stat membru în care vehiculul vizat urmează să fie pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare. În cererea respectivă se specifică orice motiv tehnic sau economic care nu permite vehiculelor respective să fie conforme cu noile cerințe pentru omologarea de tip.  Autoritatea națională în cauză decide, în termen de trei luni de la primirea cererii, dacă permite înmatricularea vehiculelor pe teritoriul ei și în ce cantitate.  (4) Numărul de vehicule de sfârșit de serie nu depășește fie 10 % din numărul de vehicule înmatriculate în cei doi ani precedenți, fie 20 de vehicule pe stat membru, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cantități.  (5) Se face o mențiune specială pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în exploatare conform acestei proceduri, care identifică vehiculul ca fiind „de sfârșit de serie”.  (6) Statele membre se asigură că numărul de vehicule ce urmează să fie puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în cadrul procedurii stabilite de prezentul articol este controlat eficient.  (7) Prezentul articol se aplică numai la încetarea producției datorată expirării valabilității omologării de tip în cazul menționat la articolul 32 alineatul (2) litera (a). | Articolul 27 Înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie  (1) Sub rezerva limitelor fixate în secțiunea B a anexei XII și doar pentru o perioadă limitată de timp, statele membre pot înmatricula vehiculele conforme unui tip de vehicul a cărui omologare CE de tip nu mai este valabilă și pot autoriza vânzarea și punerea în exploatare a acestora.  Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Comunității cărora li s-a acordat o omologare CE de tip valabilă în momentul fabricării, dar care nu au fost înmatriculate sau puse în exploatare înainte de expirarea valabilității omologării CE de tip.  (2) Opțiunea prevăzută la alineatul (1) este valabilă, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării CE de tip și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă.  (3) Producătorul care dorește să beneficieze de prevederile alineatului (1) înaintează o cerere autorității competente din fiecare stat membru afectat de punerea în exploatare a vehiculului vizat. Cererea trebuie să specifice orice motive tehnice sau economice care împiedică vehiculele respective să fie conforme noilor cerințe tehnice.  Statele membre în cauză decid în termen de trei luni de la primirea unei astfel de cereri dacă permit înmatricularea vehiculelor pe teritoriul lor și în ce cantitate.  (4) Alineatele (1), (2) și (3) se aplică mutatis mutandis vehiculelor cărora le-a fost acordată o omologare de tip națională, dar care nu au fost înmatriculate sau puse în exploatare înainte de expirarea valabilității omologării vizate, în temeiul articolului 45, din cauza punerii în aplicare obligatorii a procedurii de omologare CE de tip.  (5) Statele membre aplică măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că numărul de vehicule ce trebuie înmatriculate sau puse în exploatare în cadrul procedurii stabilite de prezentul articol este controlat eficient. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 43 Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate  (1) Componentele sau unitățile tehnice separate pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în exploatare numai dacă satisfac cerințele din actele relevante.  (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 prezenta lege, actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi.  (3) Prin derogare de la alineatul (1), se poate permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul unei derogări de la aplicarea uneia sau a mai multor dispoziții din prezenta lege în temeiul articolului 37 sau care sunt destinate instalării pe vehicule care beneficiază de omologările acordate în conformitate cu articolul 39 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.  (4) Prin derogare de la alineatul (1) și dacă nu se prevede altfel în prezenta lege sau în unul dintre actele adoptate în temeiul prezentei legi, se permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau unităților tehnice separate care sunt destinate instalării pe vehicule pentru care, la data punerii la dispoziție pe piață sau a punerii în exploatare, nu a fost solicitată, omologarea de tip. | Articolul 45 Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate  (1) Componentele sau unitățile tehnice separate pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în exploatare numai dacă satisfac cerințele din actele relevante enumerate în anexa II și sunt marcate în mod corespunzător în conformitate cu articolul 39.  (2) Alineatul (1) nu se aplică în cazul componentelor sau unităților tehnice separate special fabricate sau proiectate pentru vehiculele noi care nu sunt reglementate de prezentul regulament.  (3) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul unei derogări de la aplicarea uneia sau a mai multor dispoziții din prezentul regulament în temeiul articolului 40 sau care sunt destinate instalării pe vehicule care beneficiază de omologările acordate în conformitate cu articolul 42 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.  (4) Prin derogare de la alineatul (1) și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament sau în unul dintre actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau unităților tehnice separate care sunt destinate instalării pe vehicule pentru care, la data punerii la dispoziție pe piață sau a punerii în exploatare, nu a fost solicitată, în temeiul prezentului regulament sau al Directivei 2002/24/CE, omologarea de tip. | Articolul 40 Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate  (1) Componentele sau unitățile tehnice separate pot fi puse la dispoziție pe piață sau puse în exploatare doar dacă satisfac cerințele actelor aplicabile enumerate în anexa I și sunt marcate corect în conformitate cu articolul 34.  (2) Alineatul (1) nu se aplică în cazul componentelor sau unităților tehnice separate special fabricate sau proiectate pentru vehiculele noi care nu sunt reglementate de prezentul regulament.  (3) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul unei derogări de la aplicarea uneia sau a mai multor dispoziții din prezentul regulament în temeiul articolului 35 sau care sunt destinate instalării pe vehicule care beneficiază de omologările acordate în conformitate cu articolul 37 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.  (4) Prin derogare de la alineatul (1) și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament sau într-unul din actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau unităților tehnice separate care sunt destinate instalării pe vehicule pentru care, la data punerii la dispoziție pe piață sau a punerii în exploatare, nu a fost solicitată, în temeiul prezentului regulament sau al Directivei 2003/37/CE, omologarea de tip. | Articolul 28 Vânzarea și punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate  (1) Statele membre permit vânzarea și punerea în exploatare a componentelor sau unităților tehnice separate dacă și numai dacă acestea sunt conforme cerințelor actelor de reglementare aplicabile și sunt marcate corespunzător, în conformitate cu articolul 19.  (2) Alineatul (1) nu se aplică în cazul componentelor sau al unităților tehnice separate, special fabricate sau concepute pentru vehiculele noi care nu sunt reglementate de prezenta directivă.  (3) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pot permite vânzarea și punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care au fost exceptate de la aplicarea uneia sau a mai multor dispoziții ale unui act de reglementare în temeiul articolului 20 sau care sunt destinate instalării pe vehiculele care beneficiază de omologările acordate în conformitate cu articolele 22, 23 sau 24 privind componenta sau unitatea tehnică vizată.  (4) Prin derogare de la alineatul (1) și dacă nu se prevede altfel în vreun act de reglementare, statele membre pot permite vânzarea și punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care sunt destinate instalării pe vehicule cărora, la data punerii în exploatare, nu li s-a solicitat, în temeiul prezentei directive sau al Directivei 70/156/CEE, să dețină omologarea CE de tip. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL XIII  CLAUZE DE SALVGARDARE | CAPITOLUL XII  CLAUZE DE SALVGARDARE | CAPITOLUL XII  CLAUZE DE SIGURANȚĂ | CAPITOLUL XII  CLAUZELE DE SALVGARDARE |  |  |  |  |
| Articolul 44 Procedura la nivel național aplicabilă vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav  (1) În cazul în care autoritățile de supraveghere a pieței are motive suficiente să creadă că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care intră sub incidența prezentei legi prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau pentru alte aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentei legi, autoritatea de omologare face o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, acoperind toate cerințele stabilite. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritățile de omologare și/sau de supraveghere a pieței.  În cazul în care, pe parcursul evaluării menționate, autoritatea de omologare constată că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată nu este conformă cerințelor stabilite, aceasta solicită de îndată operatorului economic relevant să întreprindă toate acțiunile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este în conformitate cu cerințele în cauză sau să retragă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată de pe piață sau să o recheme în decursul unei perioade rezonabile, proporțională cu natura riscului.  (2) În cazul în care autoritățile de omologare consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul național, acestea informează celelalte state cu privire la rezultatele evaluării și la acțiunile impuse operatorului economic.  (3) Operatorul economic se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe care le-a introdus pe piață, înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil.  (4) În cazul în care operatorul economic nu ia măsuri corective adecvate în termenul precizat la alineatul (1) al doilea paragraf, autoritățile naționale iau toate măsurile adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe piață sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.  (5) Autoritățile naționale informează, fără întârziere, Guvernul şi autoritatea centrală de specialitate cu privire la măsurile prevăzute la alineatul (4).  Informațiile furnizate includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate neconforme, a originii acesteia, a naturii neconformității invocate și a riscului implicat, a tipului și duratei măsurilor naționale adoptate, precum și a argumentelor prezentate de operatorul economic relevant. În mod special, autoritățile de omologare indică dacă neconformitatea se datorează unuia dintre următoarele motive:  (a) neîndeplinirea de către vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la protecția interesului public;  (b) lacunelor din actele relevante. | Articolul 46 Procedura la nivel național aplicabilă vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav  (1) În cazul în care autoritățile de supraveghere a pieței dintr-un stat membru au acționat în temeiul articolului 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 sau în cazul în care au motive suficiente să creadă că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care intră sub incidența prezentului regulament prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau pentru alte aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament, autoritatea de omologare care a acordat omologarea face o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, acoperind toate cerințele stabilite de prezentul regulament. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritățile de omologare și/sau de supraveghere a pieței.  În cazul în care, pe parcursul evaluării menționate, autoritatea de omologare care a acordat omologarea constată că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată nu este conformă cerințelor stabilite de prezentul regulament, aceasta solicită de îndată operatorului economic relevant să întreprindă toate acțiunile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este în conformitate cu cerințele în cauză sau să retragă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată de pe piață sau să o recheme în decursul unei perioade rezonabile, proporțională cu natura riscului.  Articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică măsurilor menționate la paragraful al doilea din prezentul alineat.  (2) În cazul în care autoritățile de omologare consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul național, acestea informează Comisia și celelalte state membre cu privire la rezultatele evaluării și la acțiunile impuse operatorului economic.  (3) Operatorul economic se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe care le-a introdus pe piață, înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil în Uniune.  (4) În cazul în care operatorul economic nu ia măsuri corective adecvate în termenul precizat la alineatul (1) al doilea paragraf, autoritățile naționale iau toate măsurile adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe piața lor națională sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.  (5) Autoritățile naționale informează, fără întârziere, Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile prevăzute la alineatul (4).  Informațiile furnizate includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate neconforme, a originii acesteia, a naturii neconformității invocate și a riscului implicat, a tipului și duratei măsurilor naționale adoptate, precum și a argumentelor prezentate de operatorul economic relevant. În mod special, autoritățile de omologare indică dacă neconformitatea se datorează unuia dintre următoarele motive:  (a) neîndeplinirea de către vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la protecția interesului public precizate în prezentul regulament;  (b) lacunelor din actele relevante enumerate în anexa II.  (6) Statele membre informează în termen de o lună Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile adoptate și la informațiile suplimentare de care dispun cu privire la neconformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză și, în caz de dezacord față de măsura națională notificată, cu privire la obiecțiile lor.  (7) În cazul în care, în termen de o lună de la primirea informațiilor menționate la alineatul (6) din prezentul articol, un alt stat membru sau Comisia ridică o obiecție cu privire la o măsură luată de un stat membru, măsura respectivă este evaluată de Comisie în conformitate cu articolul 47.  (8) Statele membre se asigură că sunt luate măsurile restrictive adecvate în legătură cu vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, cum ar fi retragerea fără întârziere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate de pe piața lor. | Articolul 41 Procedura la nivel național aplicată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav  (1) În cazul în care autoritățile de supraveghere a pieței dintr-un stat membru au acționat în temeiul articolului 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 sau în cazul în care au motive suficiente să creadă că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care intră sub incidența prezentului regulament prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau pentru alte aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament, autoritatea de omologare care a acordat omologarea face o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, acoperind toate cerințele stabilite de prezentul regulament. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritățile de omologare și/sau de supraveghere a pieței.  În cazul în care, pe parcursul evaluării menționate, autoritatea de omologare care a acordat omologarea constată că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată nu este conformă cerințelor stabilite de prezentul regulament, aceasta solicită de îndată operatorului economic relevant să întreprindă toate acțiunile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este în conformitate cu cerințele în cauză sau să retragă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată de pe piață sau să o recheme în decursul unei perioade rezonabile, proporțională cu natura riscului.  Articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică măsurilor menționate în prezentul alineat al doilea paragraf.  (2) În cazul în care autoritățile de omologare consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul lor național, acestea informează Comisia și celelalte state membre cu privire la rezultatele evaluării și la acțiunile impuse operatorului economic.  (3) Operatorul economic se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe care le-a introdus pe piață sau înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil în Uniune.  (4) În cazul în care operatorul economic nu ia măsuri corective adecvate în termenul precizat la alineatul (1) al doilea paragraf, autoritățile naționale iau toate măsurile adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe piața lor națională sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.  (5) Autoritățile naționale informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile prevăzute la alineatul (4).  Informațiile furnizate includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate neconforme, originea acesteia, natura neconformității invocate și a riscului implicat, tipul și durata măsurilor naționale adoptate, precum și argumentele prezentate de operatorul economic relevant. În special, autoritățile de omologare indică dacă neconformitatea se datorează unuia dintre următoarele motive:  (a) neîndeplinirea de către vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la interesul public precizate în prezentul regulament;  (b) lacunele din actele relevante enumerate în anexa I.  (6) Statele membre informează, în termen de o lună, Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile adoptate și la informațiile suplimentare de care dispun cu privire la neconformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză și, în caz de dezacord față de măsura națională notificată, cu privire la obiecțiile lor.  (7) În cazul în care, în termen de o lună de la primirea informațiilor menționate la alineatul (6) din prezentul articol, un alt stat membru sau Comisia ridică o obiecție cu privire la o măsură luată de un stat membru, măsura respectivă este evaluată de Comisie în conformitate cu articolul 42.  (8) Statele membre se asigură că sunt luate măsurile restrictive adecvate în legătură cu vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, cum ar fi retragerea fără întârziere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate de pe piața lor. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
|  | Articolul 47 Procedura UE de salvgardare  (1) În cazul în care, în cursul procedurii prevăzute la articolul 46 alineatele (3) și (4), se ridică obiecții la adresa unei măsuri luate de un stat membru sau în cazul în care Comisia consideră că o măsură națională contravine legislației Uniunii, Comisia evaluează fără întârziere măsura națională, după ce se consultă cu statele membre și cu operatorul sau operatorii economici relevanți. Pe baza rezultatelor evaluării respective, Comisia decide, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2), dacă măsura națională este considerată justificată sau nu.  Comisia comunică decizia sa tuturor statelor membre și operatorului sau operatorilor economici relevanți.  (2) În cazul în care măsura națională este considerată justificată de către Comisie, toate statele membre 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 măsura națională este considerată nejustificată, statul membru în cauză retrage sau adaptează măsura, în conformitate cu decizia menționată la alineatul (1).  (3) În cazul în care măsura națională este considerată justificată și se datorează lacunelor prezentului regulament sau ale actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, Comisia propune măsuri corespunzătoare după cum urmează:  (a) în situația în care actele în cauză sunt actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, Comisia propune amendamentele necesare la actul respectiv;  (b) în situația în care sunt vizate regulamente CEE-ONU, Comisia propune proiectele de amendamente necesare ale regulamentelor CEE-ONU relevante în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului revizuit din 1958. | Articolul 42 Procedura UE de salvgardare  (1) În cazul în care, în cursul procedurii prevăzute la articolul 41 alineatele (3) și (4), se ridică obiecții la adresa unei măsuri luate de un stat membru sau în cazul în care Comisia consideră că o măsură națională contravine legislației Uniunii, Comisia evaluează fără întârziere măsura națională, după ce se consultă cu statele membre și cu operatorul sau operatorii economici relevanți. Pe baza rezultatelor evaluării respective, Comisia decide, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2), dacă măsura națională este considerată justificată sau nu.  Comisia comunică decizia sa tuturor statelor membre și operatorului sau operatorilor economici relevanți.  (2) În cazul în care măsura națională este considerată justificată de către Comisie, toate statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată neconformă este retrasă de pe piețele lor și informează Comisia în consecință. În cazul în care măsura națională este considerată nejustificată, statul membru în cauză retrage sau adaptează măsura, în conformitate cu decizia menționată la alineatul (1).  (3) În cazul în care măsura națională este considerată justificată și se datorează lacunelor prezentului regulament sau ale actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, Comisia propune măsuri corespunzătoare după cum urmează:  (a) în situația în care actele în cauză sunt actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, Comisia propune modificările necesare la actul respectiv;  (b) în situația în care sunt vizate regulamente CEE-ONU, Comisia propune proiectele de amendamente necesare ale regulamentelor CEE-ONU relevante în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului revizuit din 1958. | Articolul 29 Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate conforme prezentei directive  (1) Dacă un stat membru consideră că anumite vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate noi prezintă un risc serios pentru siguranța rutieră sau dăunează semnificativ mediului înconjurător sau sănătății publice, deși sunt conforme cerințelor aplicabile sau sunt marcate corespunzător, statele membre pot refuza, pentru o perioadă de maximum șase luni, să înmatriculeze astfel de vehicule sau să permită vânzarea sau punerea în exploatare pe teritoriul lor a unor astfel de vehicule, componente sau unități tehnice separate.  În astfel de cazuri, statul membru în cauză informează de îndată producătorul, celelalte state membre și Comisia, specificând motivele care au condus la decizia sa și, în particular, dacă aceasta este rezultatul:  — lacunelor din actele de reglementare relevante; sau  — aplicării incorecte a cerințelor relevante.  (2) Comisia consultă părțile implicate în cel mai scurt timp posibil și, în special, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip cu scopul de a pregăti decizia.  (3) În cazul în care măsurile menționate la alineatul (1) sunt atribuite unor lacune în actele de reglementare aplicabile, sunt luate măsurile corespunzătoare, după cum urmează:  — în cazul în care sunt vizate directive sau regulamente individuale dintre cele enumerate în partea I din anexa IV, Comisia le modifică în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2);  — în cazul în care sunt vizate regulamente CEE-ONU, Comisia propune proiectele de modificări necesare ale regulamentelor CEE-ONU în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului revizuit din 1958.  (4) În cazul în care măsurile menționate la alineatul (1) sunt atribuite aplicării incorecte a cerințelor relevante, Comisia adoptă măsurile corespunzătoare pentru a asigura respectarea acestor cerințe. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 45 Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc grav  (1) În cazul în care, în urma efectuării unei evaluări în temeiul articolului 44 alineatul (1), autoritatea de omologare ajunge la concluzia că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate respective, cu toate că sunt conforme cu cerințele aplicabile sau sunt marcate corespunzător, prezintă un risc grav pentru siguranță sau pot afecta grav mediul sau sănătatea publică, acesta solicită operatorului economic relevant să ia toate măsurile adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă acel risc în momentul introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare sau să retragă de pe piață vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată ori să o recheme într-un termen rezonabil, proporțional cu natura riscului. Se poate refuza înmatricularea unui astfel de vehicul până când producătorul acestuia ia toate măsurile corespunzătoare.  (2) În cazul unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată menționate la alineatul (1), operatorul economic se asigură că măsura corectivă este luată pentru toate vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate de acest fel care sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare. | Articolul 48 Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc grav  (1) În cazul în care, în urma efectuării unei evaluări în temeiul articolului 46 alineatul (1), un stat membru ajunge la concluzia că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate respective, cu toate că sunt conforme cu cerințele aplicabile sau sunt marcate corespunzător, prezintă un risc grav pentru siguranță sau pot afecta grav mediul sau sănătatea publică, acesta solicită operatorului economic relevant să ia toate măsurile adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă acel risc în momentul introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare sau să retragă de pe piață vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată ori să o recheme într-un termen rezonabil, proporțional cu natura riscului. Statul membru poate refuza înmatricularea unui astfel de vehicul până când producătorul acestuia ia toate măsurile corespunzătoare.  (2) În cazul unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată menționate la alineatul (1), operatorul economic se asigură că măsura corectivă este luată pentru toate vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate de acest fel care sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în Uniune.  (3) În termen de o lună, statul membru menționat la alineatul (1) transmite Comisiei și celorlalte state membre toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, originea și lanțul de aprovizionare ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate, natura riscului implicat și natura și durata măsurilor naționale întreprinse.  (4) Comisia consultă fără întârziere statele membre și operatorul sau operatorii economici relevanți, precum și, în special, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip, evaluând, totodată, măsurile naționale întreprinse. Pe baza evaluării respective, Comisia decide dacă măsura națională menționată la alineatul (1) este considerată justificată sau nu și, după caz, propune măsuri adecvate.  (5) Comisia adresează decizia sa tuturor statelor membre și o comunică imediat acestora și operatorului sau operatorilor economici relevanți. | Articolul 43 Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc grav  (1) În cazul în care, în urma efectuării unei evaluări în temeiul articolului 41 alineatul (1), un stat membru constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate respective, cu toate că sunt conforme cu cerințele aplicabile sau sunt marcate corespunzător, prezintă un risc grav pentru siguranță sau pot afecta grav mediul sau sănătatea publică, statul membru respectiv solicită operatorului economic relevant să ia toate măsurile adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă acel risc în momentul introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare sau să retragă de pe piață vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată ori să o recheme într-un termen rezonabil, proporțional cu natura riscului. Statul membru poate refuza înmatricularea unor astfel de vehicule până când producătorul ia toate măsurile corespunzătoare.  (2) În cazul unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată astfel cum este precizat la alineatul (1), operatorul economic se asigură că măsura corectivă este luată pentru toate vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate de acest fel care sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în Uniune.  (3) În termen de o lună, statul membru menționat la alineatul (1) transmite Comisiei și celorlalte state membre toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, originea și lanțul de aprovizionare ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate, natura riscului implicat și natura și durata măsurilor naționale întreprinse.  (4) Comisia consultă fără întârziere statele membre și operatorul sau operatorii economici relevanți precum și, în special, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip, evaluând, totodată, măsurile naționale întreprinse. Pe baza evaluării respective, Comisia decide dacă măsurile naționale menționate la alineatul (1) sunt considerate sau nu justificate, și, după caz, propune măsuri adecvate.  (5) Comisia adresează decizia sa tuturor statelor membre și o comunică imediat acestora și operatorului sau operatorilor economici relevanți. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 46 Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme cu tipul omologat  (1) Dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip ia măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație sunt aduse în conformitate cu tipul omologat.  (2) În sensul alineatului (1), abaterile de la datele cuprinse în certificatul de omologare de tip sau în dosarul de omologare sunt considerate un motiv de neconformitate cu tipul omologat. | Articolul 49 Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme cu tipul omologat  (1) Dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație sunt aduse în conformitate cu tipul omologat.  (2) În sensul alineatului (1), abaterile de la datele cuprinse în certificatul de omologare UE de tip sau în dosarul de omologare sunt considerate un motiv de neconformitate cu tipul omologat.  (3) Dacă o autoritate de omologare demonstrează că vehiculele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare eliberată în alt stat membru nu se conformează tipului omologat, aceasta poate solicita autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip să verifice dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație se conformează în continuare tipului omologat. La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia în cel mai scurt timp posibil măsurile care se impun și, în orice caz, în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.  (4) Autoritatea de omologare cere autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip sistemului, componentei, unității tehnice separate sau vehiculului incomplet să ia măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculele în curs de fabricație sunt din nou conforme cu tipul omologat în cazurile următoare:  (a) pentru o omologare UE de tip pentru vehicule, în cazul în care neconformitatea unui vehicul este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice separate;  (b) pentru o omologare de tip multietapă, în cazul în care neconformitatea unui vehicul completat este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice care face parte din vehiculul incomplet sau neconformității însăși a vehiculului incomplet.  (5) La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare în cauză ia măsurile care se impun, după caz în cooperare cu autoritatea de omologare solicitantă, în cel mai scurt timp posibil și, în orice caz, în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.  (6) În cazul în care se constată lipsa conformității, autoritatea de omologare a statului membru care a acordat omologarea UE de tip sistemului, componentei sau unității tehnice separate sau omologarea vehiculului incomplet ia măsurile precizate la alineatul (1).  Autoritățile de omologare se informează reciproc în termen de o lună privind orice retragere a omologării UE de tip și motivele care au determinat-o.  (7) Dacă autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip contestă neconformitatea care i-a fost notificată, statele membre în cauză depun eforturi pentru soluționarea diferendului. Comisia este informată și organizează, atunci când este necesar, consultări adecvate în vederea ajungerii la o înțelegere. | Articolul 44 Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate neconforme cu tipul omologat  (1) Dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în producție sunt în conformitate cu tipul omologat.  (2) În sensul alineatului (1), abaterile de la datele cuprinse în certificatul de omologare UE de tip sau în dosarul de omologare sunt considerate un motiv de neconformitate cu tipul omologat.  (3) Dacă o autoritate de omologare demonstrează că vehiculele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare eliberată în alt stat membru nu se conformează tipului omologat, aceasta poate solicita autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip să verifice dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație se conformează în continuare tipului omologat. La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile care se impun în cel mai scurt timp posibil și în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.  (4) Autoritatea de omologare cere autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată sau un vehicul incomplet să ia măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculele în curs de fabricație sunt din nou conforme cu tipul omologat în cazurile următoare:  (a) pentru o omologare UE de tip pentru vehicule, în cazul în care neconformitatea unui vehicul este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice separate;  (b) pentru o omologare de tip în mai multe etape, în cazul în care neconformitatea unui vehicul completat este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice care face parte din vehiculul incomplet sau neconformității vehiculului incomplet.  (5) La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare în cauză ia măsurile care se impun, după caz în cooperare cu autoritatea de omologare solicitantă, în cel mai scurt timp posibil și în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.  (6) În cazul în care se constată neconformitatea, autoritatea de omologare a statului membru care a acordat omologarea UE de tip sistemului, componentei sau unității tehnice separate sau omologarea vehiculului incomplet ia măsurile precizate la alineatul (1).  Autoritățile de omologare se informează reciproc în termen de o lună privind orice retragere a omologării UE de tip și motivele care au determinat-o.  (7) Dacă autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip contestă neconformitatea care i-a fost notificată, statele membre în cauză depun eforturi pentru soluționarea diferendului. Comisia este informată și organizează, atunci când este necesar, consultări adecvate în vederea ajungerii la o înțelegere. | Articolul 30 Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate neconforme cu tipul omologat  (1) Dacă statul membru care a acordat omologarea CE de tip constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, acesta ia măsurile necesare, inclusiv, după caz, retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate produse, după caz, sunt aduse în conformitate cu tipul omologat. Autoritatea de omologare a statului membru notifică măsurile luate autorităților de omologare din celelalte state membre.  (2) În sensul alineatului (1), abaterile de la datele cuprinse în certificatul de omologare CE de tip sau în dosarul de omologare sunt considerate ca neconforme cu tipul omologat.  Nu trebuie considerat că un vehicul nu este conform cu tipul omologat atunci când sunt permise anumite toleranțe prin actele de reglementare relevante și când aceste toleranțe sunt respectate.  (3) Dacă un stat membru demonstrează că vehiculele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu se conformează tipului omologat, acesta poate solicita statului membru care a acordat omologarea de tip să verifice dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație se conformează în continuare tipului omologat. La primirea unei solicitări în acest sens, statul membru în cauză ia măsurile care se impun în cel mai scurt timp posibil și, în orice caz, în termen de șase luni de la data solicitării.  (4) Autoritatea de omologare cere statului membru care a acordat omologarea de tip sistemului, componentei, unității tehnice separate sau vehiculului incomplet să ia măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculele în curs de fabricație sunt din nou conforme cu tipul omologat în cazurile următoare:  (a) în raport cu o omologare CE de tip pentru vehicule, în cazul în care neconformitatea unui vehicul este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice separate;  (b) în raport cu o omologare de tip în mai multe etape, în cazul în care neconformitatea unui vehicul completat este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice care face parte din vehiculul incomplet sau neconformității vehiculului incomplet.  La primirea unei solicitări în acest sens, statul membru în cauză ia măsurile care se impun, în cooperare cu statul membru solicitant, după caz, în cel mai scurt timp posibil și, în orice caz, în termen șase luni de la data solicitării. În cazul în care se constată o lipsă de conformitate, autoritatea de omologare a statului membru care a acordat omologarea CE de tip sistemului, componentei sau unității tehnice separate sau omologarea vehiculului incomplet ia măsurile menționate la alineatul (1).  (5) Autoritățile de omologare se informează reciproc în termen de 20 de zile lucrătoare privind orice retragere a omologării CE de tip și motivele care au determinat-o.  (6) Dacă statul membru care a acordat omologarea CE de tip contestă neconformitatea care i-a fost notificată, statele membre în cauză depun eforturi pentru soluționarea diferendului. Comisia este informată și organizează, atunci când este necesar, consultări adecvate în vederea ajungerii la o înțelegere. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 47 Introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor care constituie un risc grav pentru funcționarea corectă 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, înmatriculate sau puse în exploatare și sunt interzise, cu excepția cazului în care au fost omologate de o autoritate de omologare în conformitate cu articolul 48 alineatele (1) și (4).  (2) Pentru a asigura aplicarea uniformă a alineatului (1), autoritatea de omologare poate adopta acte de punere în aplicare pentru a întocmi o listă a pieselor sau echipamentelor respective pe baza informațiilor disponibile, în special pe baza informațiilor comunicate cu privire la:  (a) gravitatea riscului pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor echipate cu piesele sau echipamentele respective;  (b) efectul posibil asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața pieselor și echipamentelor de schimb al impunerii, prin prezentul articol, a unei posibile cerințe de autorizare pentru piese sau echipamente.  (3) Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor fabricate în mod exclusiv pentru vehiculele de curse care nu sunt destinate circulației pe drumuri publice. Dacă piesele sau echipamentele incluse pe o listă instituită printr-un act de punere în aplicare menționat la alineatul (2) au o dublă utilizare, în competiții sportive și în traficul rutier, aceste piese sau echipamente nu pot fi puse la dispoziția publicului general pentru folosirea în vehicule rutiere, cu excepția cazului în care acestea respectă cerințele prezentului articol. După caz, autoritatea de omologare adoptă dispoziții pentru identificarea pieselor sau echipamentelor menționate la prezentul alineat.  (4) Se conferă autorității de omologare competența de a adopta acte de punere în aplicare privind cerințele pe care trebuie să le îndeplinească piesele și echipamentele menționate la alineatul (1) din prezentul articol. | Articolul 50 Introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor care constituie un risc grav pentru funcționarea corectă 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, înmatriculate sau puse în exploatare și sunt interzise, cu excepția cazului în care au fost omologate de o autoritate de omologare în conformitate cu articolul 51 alineatele (1) și (4).  (2) Pentru a asigura aplicarea uniformă a alineatului (1), Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a întocmi o listă a pieselor sau echipamentelor respective pe baza informațiilor disponibile, în special pe baza informațiilor comunicate de statele membre cu privire la:  (a) gravitatea riscului pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor echipate cu piesele sau echipamentele respective;  (b) efectul posibil asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața pieselor și echipamentelor de schimb al impunerii, prin prezentul articol, a unei posibile cerințe de autorizare pentru piese sau echipamente.  Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).  (3) Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale și pieselor și echipamentelor cărora li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu oricare dintre actele enumerate în anexa II, cu excepția cazului în care omologarea se referă la alte aspecte decât cele vizate la alineatul (1).  Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor fabricate în mod exclusiv pentru vehiculele de curse care nu sunt destinate circulației pe drumuri publice. Dacă piesele sau echipamentele incluse pe o listă instituită printr-un act de punere în aplicare menționat la alineatul (2) au o dublă utilizare, în competiții sportive și în traficul rutier, aceste piese sau echipamente nu pot fi puse la dispoziția publicului general pentru folosirea în vehicule rutiere, cu excepția cazului în care acestea respectă cerințele prezentului articol. După caz, Comisia adoptă dispoziții pentru identificarea pieselor sau echipamentelor menționate la prezentul alineat.  (4) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind cerințele pe care trebuie să le îndeplinească piesele și echipamentele menționate la alineatul (1) din prezentul articol.  Aceste cerințe pot fi bazate pe actele enumerate în anexa II sau pot consta într-o comparație a piesei sau echipamentului cu performanțele de mediu sau de siguranță ale vehiculului original sau ale uneia dintre piesele sale, după caz. În oricare dintre aceste cazuri, cerințele garantează că piesele sau echipamentele nu compromit buna funcționare a acelor sisteme care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu. | Articolul 45 Introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale  (1) Piesele sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune și sunt interzise, cu excepția cazului în care aceste piese sau echipamente au fost autorizate de către o autoritate de omologare în conformitate cu articolul 46 alineatele (1), (2) și (4).  (2) Pentru a garanta punerea în aplicare uniformă a alineatului (1), Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare pentru a întocmi o listă a acestor piese sau echipamente pe baza informațiilor disponibile și, în special, a informațiilor comunicate de statele membre privind:  (a) gravitatea riscului pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor echipate cu piesele sau echipamentele în cauză;  (b) efectul posibil asupra consumatorilor și producătorilor de pe piața pieselor de schimb a impunerii, în temeiul prezentului articol, a unei posibile cerințe de autorizare pentru piesele sau echipamentul prevăzute.  Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2).  (3) Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale și pieselor sau echipamentelor care au primit omologarea de tip în conformitate cu oricare dintre actele enumerate în anexa I, cu excepția cazului în care omologarea se referă la alte aspecte decât cele vizate la alineatul (1).  (4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 în ceea ce privește cerințele pe care le îndeplinesc piesele și echipamentele menționate la alineatul (1) de la prezentul articol.  (5) Aceste cerințe pot fi bazate pe actele enumerate în anexa I sau pot consta dintr-o comparație a pieselor sau echipamentului cu performanțele de mediu sau de siguranță ale vehiculului original sau cu una dintre piesele sale, după caz. În oricare dintre aceste cazuri, cerințele garantează că piesele sau echipamentele nu afectează buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau performanța sa de mediu. | Articolul 31 Vânzarea și punerea în exploatare a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc important pentru buna funcționare a sistemelor esențiale  (1) Statele membre permit vânzarea, oferirea spre vânzare sau punerea în exploatare a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc important pentru buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanțele sale în materie de protecție a mediului, numai dacă aceste piese sau echipamente au fost autorizate de către o autoritate de omologare în conformitate cu alineatele (5)-(10).  (2) Piesele sau echipamentele care fac obiectul autorizării în conformitate cu alineatul (1) sunt incluse în lista stabilită în anexa XIII. Această decizie este precedată de o evaluare care stă la baza unui raport și încearcă să asigure un echilibru echitabil între următoarele elemente:  (a) existența unui risc grav pentru securitatea sau performanțele în materie de protecție a mediului ale vehiculelor echipate cu piesele sau echipamentele în cauză; și  (b) efectul asupra consumatorilor și producătorilor pe piața pieselor de schimb al impunerii, prin prezentul articol, a unei posibile cerințe de autorizare pentru piesele sau echipamentele în cauză.  (3) Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor de origine care sunt acoperite de o omologare de tip de sistem privind un vehicul și pieselor sau echipamentelor care au fost omologate de tip în conformitate cu prevederile unuia dintre actele de reglementare enumerate la anexa IV, cu excepția cazului în care omologările privesc alte aspecte decât cele reglementate prin alineatul (1). Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor produse în mod exclusiv ca parte componentă a vehiculelor de curse, care nu sunt destinate utilizării în circulația rutieră. În cazul în care piesele sau echipamentele incluse în anexa XIII au dublă utilizare, pentru curse și pentru circulația rutieră, acestea nu pot fi vândute sau oferite spre vânzare publicului larg pentru utilizarea lor în vehiculele folosite în circulația rutieră decât în cazul în care respectă cerințele prevăzute în prezentul articol.  Atunci când este cazul, Comisia adoptă prevederi care vizează identificarea pieselor sau a echipamentelor menționate în acest paragraf.  (4) După consultarea părților interesate, Comisia stabilește procedura și cerințele procesului de autorizare la care se face referire în alineatul (1) și adoptă prevederi pentru actualizarea ulterioară a listei stabilite în anexa XIII. Aceste cerințe includ dispoziții privind siguranța, protecția mediului și, dacă este cazul, normele de încercare. Ele se pot baza pe actele de reglementare enumerate în anexa IV, pot fi elaborate în conformitate cu tehnologiile pertinente în materie de siguranță, protecția mediului sau încercare sau, dacă aceasta reprezintă o modalitate adecvată de atingere a gradului de siguranță necesar sau a obiectivelor de mediu, pot consta într-o comparație a piesei sau a echipamentului cu performanțele în materie de mediu sau de siguranță ale vehiculului original sau ale oricăreia dintre piesele sale, după caz.  (5) În sensul alineatului (1), producătorul de piese sau echipamente prezintă autorității de omologare 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 alineatul (4). Producătorul poate înainta doar o singură cerere pe tip și pe piesă unei singure autorități de omologare.  Cererea include detaliile privind producătorul pieselor sau al echipamentelor, tipul, numărul de identificare și numărul de piese sau de echipamente pentru care este solicitată autorizația, precum și numele producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul de fabricație sau orice altă informație care permite identificarea vehiculului căruia îi sunt destinate piesele sau echipamentele respective.  Atunci când autoritatea de omologare constată, luând în considerare raportul de încercare și alte probe, că piesele sau echipamentele vizate sunt conforme cu cerințele menționate la alineatul (4), aceasta eliberează producătorului, fără întârziere nejustificată, un certificat. Acest certificat permite ca piesele sau echipamentele să fie vândute, oferite spre vânzare sau instalate pe vehiculele din interiorul Comunității sub rezerva dispoziției menționate la alineatul (9) al doilea paragraf.  (6) Fiecare piesă sau echipament, autorizate în conformitate cu prezentul articol, trebuie să fie marcate corespunzător.  Comisia stabilește cerințele de marcare și ambalare, precum și modelul și sistemul de numerotare al certificatului menționat la alineatul (5).  (7) Măsurile menționate la alineatele (2)-(6) sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2), deoarece acestea sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, inter alia, prin completarea ei.  (8) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a eliberat certificatul cu privire la orice schimbare care afectează condițiile în care a fost eliberat certificatul respectiv. Autoritatea de omologare decide dacă certificatul trebuie revizuit sau dacă trebuie eliberat un alt certificat și dacă sunt necesare noi încercări.  Responsabilitatea producătorului este să se asigure că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost eliberat certificatul.  (9) Înainte de eliberarea unei autorizații, autoritatea de omologare se asigură de existența unor modalități și proceduri corespunzătoare de asigurare a unui control efectiv al conformității producției.  În cazul în care autoritatea de omologare consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, aceasta îi solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura că piesele sau echipamentele sunt din nou conforme. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația.  (10) Orice dezacord dintre statele membre privitor la certificatele menționate la alineatul (5) este semnalat Comisiei. Aceasta din urmă ia măsurile necesare, inclusiv, dacă este necesar, retragerea autorizației, după consultarea statelor membre.  (11) Prezentul articol nu este aplicabil unei piese sau unui echipament înainte ca acestea să fie incluse în anexa XIII. Pentru fiecare element sau grup de elemente din anexa XIII este fixată o perioadă rezonabilă de tranziție, pentru a permite producătorului piesei sau al echipamentului să poată solicita și obține o autorizație. În același timp, se poate fixa o dată, după caz, până la care piesele și echipamentele concepute pentru vehiculele care au primit omologarea de tip înaintea datei respective sunt excluse din domeniul de aplicare a prezentului articol.  (12) Atât timp cât nu a fost luată o decizie privind includerea unei piese sau a unui echipament în lista menționată la alineatul (1), statele membre pot menține dispoziții de drept intern referitoare la piesele sau echipamentele care pot reprezenta un risc considerabil pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau a performanțelor sale în materie de protecție a mediului.  De îndată ce o astfel de decizie a fost luată în această privință, valabilitatea dispozițiilor de drept intern referitoare la piesele sau echipamentele în cauză încetează.  (13) De la 29 octombrie 2007, statele membre nu adoptă noi dispoziții privind piesele sau echipamentele care pot afecta buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanțele sale în materie de protecție a mediului. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 48 Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe  (1) În sensul articolului 47 alineatul (1), producătorul de piese sau echipamente prezintă autorității de omologare o cerere însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic desemnat, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care este solicitată autorizația sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 47 alineatul (4). Producătorul poate înainta doar o singură cerere pe tip de parte componentă unei singure autorități de omologare.  (2) Cererea 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.  Atunci când autoritatea de omologare constată, luând în considerare raportul de încercare și alte probe, că piesele sau echipamentele vizate sunt conforme cu cerințele precizate la articolul 43 alineatul (4), aceasta autorizează introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (4) paragraful al doilea din prezentul articol.  Autoritatea de omologare emite fără întârziere un certificat către producător.  (3) Autoritatea de omologare poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili un model și un sistem de numerotare pentru certificatele menționate la alineatul (2) paragraful al treilea din prezentul articol.  (4) Producătorul informează de îndată autoritatea de omologare asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care aceasta a fost acordată. Autoritatea de omologare decide dacă autorizația trebuie revizuită sau dacă trebuie eliberată o altă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.  Responsabilitatea producătorului este să se asigure că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost eliberată autorizația.  (5) Înainte de eliberarea unei autorizații, autoritatea de omologare se asigură de existența unor modalități și proceduri corespunzătoare de asigurare a unui control efectiv al conformității producției.  În cazul în care autoritatea de omologare consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, aceasta îi solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura readucerea la conformitate a pieselor sau echipamentelor. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația. | Articolul 51 Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe  (1) În sensul articolului 50 alineatul (1), producătorul de piese sau echipamente prezintă autorității de omologare o cerere însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic desemnat, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care este solicitată autorizația sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 50 alineatul (4). Producătorul poate înainta doar o singură cerere pe tip de parte componentă unei singure autorități de omologare.  La cererea autorității de omologare a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat omologarea îi trimite, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de omologare cerut, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia respectivă poate fi trimisă și prin fișier electronic securizat.  (2) Cererea 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.  Atunci când autoritatea de omologare constată, luând în considerare raportul de încercare și alte probe, că piesele sau echipamentele vizate sunt conforme cu cerințele precizate la articolul 50 alineatul (4), aceasta autorizează introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (4) paragraful al doilea din prezentul articol.  Autoritatea de omologare emite fără întârziere un certificat către producător.  (3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili un model și un sistem de numerotare pentru certificatele menționate la alineatul (2) paragraful al treilea din prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).  (4) Producătorul informează de îndată autoritatea de omologare care a acordat omologarea asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care aceasta a fost acordată. Autoritatea de omologare decide dacă autorizația trebuie revizuită sau dacă trebuie eliberată o altă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.  Responsabilitatea producătorului este să se asigure că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost eliberată autorizația.  (5) Înainte de eliberarea unei autorizații, autoritatea de omologare se asigură de existența unor modalități și proceduri corespunzătoare de asigurare a unui control efectiv al conformității producției.  În cazul în care autoritatea de omologare consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, aceasta îi solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura readucerea la conformitate a pieselor sau echipamentelor. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația.  (6) Autoritățile de omologare din diferite state membre semnalează Comisiei orice dezacord cu privire la autorizația menționată la alineatul (2) paragraful al doilea. Comisia întreprinde măsurile necesare pentru rezolva dezacordul, inclusiv, dacă este necesar, prin solicitarea retragerii autorizației, după consultarea autorităților de omologare.  (7) Până la stabilirea listei menționate la articolul 50 alineatul (2), statele membre pot menține dispoziții naționale referitoare la piese sau echipamente care pot afecta funcționarea sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului și performanța lui de mediu. | Articolul 46 Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe  (1) În sensul articolului 45 alineatul (1), producătorul de piese sau echipamente prezintă autorității de omologare o cerere însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic desemnat, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care este solicitată autorizația sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 45 alineatul (4). Producătorul poate depune doar o singură cerere pentru un tip de piesă unei singure autorități de omologare.  La cererea autorității competente a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat autorizația trimite, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de autorizare solicitat, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia poate fi și sub forma unui fișier electronic securizat.  (2) Cererea include detaliile privind producătorul pieselor sau al echipamentelor, tipul, numărul de identificare și numărul de piese sau de echipamente, numele producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul de fabricație sau orice altă informație care permite identificarea vehiculului în care urmează să fie montate piesele sau echipamentele respective.  Atunci când autoritatea de omologare constată, luând în considerare raportul de încercare și alte probe, că piesele sau echipamentele vizate sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 45 alineatul (4), ea autorizează introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau echipamentelor, sub rezerva dispoziției menționate la alineatul (4) al doilea paragraf din prezentul articol.  Autoritatea de omologare emite, fără întârziere, un certificat producătorului.  (3) Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare pentru a stabili un model și un sistem de numerotare pentru certificatul menționat în prezentul articol, alineatul (2) al treilea paragraf. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2).  (4) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat autorizația asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care acesta a fost eliberat. Autoritatea de omologare decide dacă autorizația trebuie revizuită sau dacă trebuie eliberată o altă autorizație și dacă sunt necesare alte teste.  Responsabilitatea producătorului este să se asigure că piesele sau echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost eliberată autorizația.  (5) Înainte de eliberarea unei autorizații, autoritatea de omologare se asigură de existența unor modalități și proceduri corespunzătoare de asigurare a unui control efectiv al conformității producției.  În cazul în care autoritatea de omologare consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, aceasta îi solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a se asigura că piesele sau echipamentele sunt din nou conforme. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația.  (6) Autoritățile de omologare din diferite state membre semnalează Comisiei orice dezacord cu privire la autorizația menționată la alineatul (2) al doilea paragraf. Comisia ia măsurile necesare pentru a soluționa dezacordul, inclusiv, dacă este necesar, prin solicitarea retragerii autorizației, după consultarea autorităților de omologare.  (7) Până la întocmirea listei menționate la articolul 45 alineatul (2), statele membre pot menține dispoziții naționale referitoare la piesele sau echipamentele susceptibile să afecteze funcționarea corectă a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau performanța sa de mediu. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 49 Rechemarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate  (1) În cazul în care un producător căruia i s-a eliberat un certificat de omologare de tip a întregului vehicul este obligat, să recheme vehicule introduse pe piață, înmatriculate sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil, din cauză că un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată instalată pe vehicul prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă aceasta a fost sau nu omologată în conformitate cu prezenta lege, sau din cauză că o piesă care nu face obiectul niciunei cerințe specifice în temeiul legislației privind omologarea de tip prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, acel producător informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea vehiculului.  (2) În cazul în care un producător de sisteme, componente sau unități tehnice separate căruia i s-a acordat omologarea de tip este obligat, să recheme sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost introduse pe piață sau a căror punere în exploatare a făcut parte din responsabilitățile producătorului, din cauză că acestea prezintă un risc grav pentru siguranță, siguranța la locul de muncă, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă acestea au fost sau nu omologate în conformitate cu prezenta lege, producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea.  (3) Producătorul propune autorității de omologare un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul grav menționat la alineatele (1) și (2).  Autoritățile de omologare se asigură că măsurile corective sunt puse în practică. | Articolul 52 Rechemarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate  (1) În cazul în care un producător căruia i s-a eliberat un certificat de omologare UE de tip a întregului vehicul este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să recheme vehicule introduse pe piață, înmatriculate sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil, din cauză că un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată instalată pe vehicul prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă aceasta a fost sau nu omologată în conformitate cu prezentul regulament, sau din cauză că o piesă care nu face obiectul niciunei cerințe specifice în temeiul legislației privind omologarea de tip prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, acel producător informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea vehiculului.  (2) În cazul în care un producător de sisteme, componente sau unități tehnice separate căruia i s-a acordat omologarea UE de tip este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să recheme sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost introduse pe piață sau a căror punere în exploatare a făcut parte din responsabilitățile producătorului, din cauză că acestea prezintă un risc grav pentru siguranță, siguranța la locul de muncă, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă acestea au fost sau nu omologate în conformitate cu prezentul regulament, producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea.  (3) Producătorul propune autorității de omologare un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul grav menționat la alineatele (1) și (2). Autoritatea de omologare comunică fără întârziere autorităților de omologare ale celorlalte state membre soluțiile propuse.  Autoritățile de omologare se asigură că măsurile corective sunt puse în practică eficient în statele membre respective.  (4) Dacă autoritatea de omologare în cauză consideră că soluțiile sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede, aceasta informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.  Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip îl informează apoi pe producător. Dacă producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficace de remediere, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip va lua toate măsurile de protecție necesare, inclusiv retragerea omologării UE de tip. În cazul retragerii omologării UE de tip, în termen de o lună de la o asemenea retragere, autoritatea de omologare informează, prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente, producătorul, autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia. | Articolul 47 Retragerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate  (1) În situația în care un producător care a obținut omologarea UE de tip pentru întregul vehicul este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să retragă vehicule deja introduse pe piață, înmatriculate sau pentru a căror punere în funcțiune producătorul a fost responsabil, deoarece un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată montată pe vehicul prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă au fost omologate în mod corespunzător sau nu în conformitate cu prezentul regulament, sau deoarece o piesă care nu face obiectul unor cerințe speciale în temeiul legislației privind omologarea de tip prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, producătorul în cauză informează de îndată autoritatea de omologare care a acordat omologarea vehiculului.  (2) În cazul în care un producător de sisteme, componente sau unități tehnice separate căruia i s-a acordat omologarea UE de tip este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să retragă sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost introduse pe piață sau pentru a căror punere în funcțiune producătorul a fost responsabil, din cauză că acestea prezintă un risc grav pentru siguranță, siguranța la locul de muncă, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă acestea au fost sau nu omologate în conformitate cu prezentul regulament, producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea.  (3) Producătorul propune autorității de omologare un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul grav menționat la alineatele (1) și (2). Autoritatea de omologare comunică fără întârziere autorităților de omologare ale celorlalte state membre soluțiile propuse.  Autoritățile de omologare se asigură că soluțiile sunt puse în practică eficient pe teritoriu respectivului stat membru.  (4) Dacă se consideră că soluțiile sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede de către autoritatea de omologare în cauză, aceasta informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.  Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip îl informează apoi pe producător. Dacă producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficace de remediere, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip va lua toate măsurile de protecție necesare, inclusiv retragerea omologării UE de tip. În cazul retragerii omologării UE de tip, în termen de o lună de la respectiva retragere, autoritatea de omologare informează, prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente producătorul, autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia. | Articolul 32 Rechemarea vehiculelor  (1) În cazul în care un producător care a primit o omologare CE de tip pentru un tip de vehicul este obligat, în scopul punerii în aplicare a dispozițiilor unui act de reglementare sau a Directivei 2001/95/CE, să recheme o serie de vehiculelor deja vândute, înmatriculate sau puse în exploatare, deoarece unul sau mai multe sisteme, componente sau unități tehnice separate instalate pe vehicul, fie că au fost aprobate corespunzător sau nu în conformitate cu prezenta directivă, prezintă un risc important pentru siguranța rutieră, sănătatea publică sau protecția mediului înconjurător, acesta informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea vehiculului.  (2) Producătorul propune autorității de omologare un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul menționat la alineatul (1). Autoritatea de omologare comunică fără întârziere autorităților celorlalte state membre măsurile propuse.  Autoritățile competente se asigură că măsurile sunt puse în practică eficient pe propriul teritoriu.  (3) Dacă autoritățile competente consideră că măsurile sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede, acestea informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea CE de tip pentru vehiculele vizate.  Autoritatea de omologare îl informează apoi pe producător. Dacă autoritatea de omologare care a acordat omologarea CE de tip nu este satisfăcută de măsurile luate de producător, va lua toate măsurile de protecție necesare, inclusiv retragerea omologării CE de tip a vehiculelor, în cazul în care producătorul nu propune și pune în practică măsuri corective eficiente. În cazul retragerii omologării CE de tip a vehiculelor, autoritatea de omologare în cauză informează asupra acestui fapt prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente producătorul, autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia, în termen de 20 de zile lucrătoare.  (4) Prezentul articol se aplică, de asemenea, pieselor care nu fac obiectul niciunei cerințe în temeiul vreunui act de reglementare. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 50 Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile  (1) Toate deciziile adoptate în temeiul prezentei legi, precum și toate deciziile privind refuzul sau retragerea unei omologări de tip, refuzul înmatriculării, interzicerea sau restricționarea introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare a unui vehicul sau solicitarea retragerii unui vehicul de pe piață precizează în detaliu motivele pe care se întemeiază.  (2) Aceste decizii sunt transmise părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate. | Articolul 53 Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile  (1) Toate deciziile adoptate în temeiul prezentului regulament, precum și toate deciziile privind refuzul sau retragerea unei omologări UE de tip, refuzul înmatriculării, interzicerea sau restricționarea introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare a unui vehicul sau solicitarea retragerii unui vehicul de pe piață precizează în detaliu motivele pe care se întemeiază.  (2) Aceste decizii sunt transmise părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare în statul membru respectiv, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate. | Articolul 48 Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile  (1) Toate deciziile adoptate în temeiul prezentului regulament, precum și toate deciziile privind refuzarea sau retragerea unei omologări UE de tip, refuzarea înmatriculării, interzicerea sau restricționarea introducerii pe piață, a înmatriculării sau a punerii în funcțiune a unui vehicul sau solicitarea retragerii de pe piață a unui vehicul, precizează în detaliu motivele pe care se întemeiază.  (2) Aceste decizii sunt transmise părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare în statul membru respectiv, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate. | Articolul 33 Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile  Toate deciziile luate în temeiul dispozițiilor adoptate în scopul punerii în aplicare a prezentei directive, precum și toate deciziile privind refuzul acordării unei omologări CE de tip, retragerea acesteia sau refuzul înmatriculării, sau interdicția vânzării expun în detaliu motivele pe care se întemeiază.  Aceste decizii sunt transmise părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare în statul membru respectiv, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL XIV  REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE | CAPITOLUL XIII  REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE | CAPITOLUL XIII  REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE | CAPITOLUL XIII  REGLEMENTĂRILE INTERNAȚIONALE |  |  |  |  |
| Articolul 51 Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip  (1) Regulamentele CEE-ONU sau modificările acestora pentru care Republica Moldova a votat favorabil sau la care Republica Moldova a aderat și care sunt enumerate în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi fac parte din cerințele referitoare la omologarea de tip a vehiculului.  (2) Autoritatea de omologare acceptă omologările acordate în conformitate cu regulamentele CEE-ONU menționate la alineatul (1) și, după caz, mărci de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezenta lege și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia.  (3) În cazul în care Republica Moldova a votat în favoarea unui regulament CEE-ONU sau a unei modificări a acestuia în scopul omologării de tip, autoritatea de omologare adoptă un act pentru a dispune obligativitatea regulamentului CEE-ONU sau a modificărilor la acesta și pentru a modifica actele adoptate în temeiul prezentei legi, după caz.  Actul respectiv specifică datele punerii în aplicare obligatorii a regulamentului CEE-ONU sau a modificărilor la acesta și includ dispoziții tranzitorii, dacă este cazul.  Autoritatea de omologare adoptă acte separate care să indice obligativitatea aplicării regulamentelor CEE-ONU. | Articolul 54 Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip  (1) Regulamentele CEE-ONU sau modificările acestora pentru care Uniunea a votat favorabil sau la care Uniunea a aderat și care sunt enumerate în prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament fac parte din cerințele referitoare la omologarea UE de tip a vehiculului.  (2) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologările acordate în conformitate cu regulamentele CEE-ONU menționate la alineatul (1) și, după caz, mărci de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.  (3) În cazul în care Uniunea a votat în favoarea unui regulament CEE-ONU sau a unei modificări a acestuia în scopul omologării UE de tip, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 75 pentru a dispune obligativitatea regulamentului CEE-ONU sau a modificărilor la acesta și pentru a modifica actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, după caz.  Actul delegat respectiv specifică datele punerii în aplicare obligatorii a regulamentului CEE-ONU sau a modificărilor la acesta și includ dispoziții tranzitorii, dacă este cazul.  Comisia adoptă acte delegate separate care să indice obligativitatea aplicării regulamentelor CEE-ONU. | Articolul 49 Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip  (1) Regulamentele CEE-ONU sau amendamentele la acestea pentru care Uniunea a votat în favoare sau la care Uniunea a aderat, și care sunt menționate în anexa I la prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament fac parte din cerințele pentru omologarea UE de tip a unui vehicul.  (2) Autoritățile de omologare din statele membre acceptă omologările acordate în conformitate cu reglementările CEE-ONU menționate la articolul 1 și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.  (3) În cazul în care Uniunea a votat în favoarea unui regulament CEE-ONU sau a modificărilor aduse acestuia în scopul omologării UE de tip a vehiculelor, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 71 pentru a face regulamentul CEE-ONU sau modificările aduse acestuia obligatorii și pentru a modifica anexa I la prezentul regulament sau actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, după caz.  Actul delegat respectiv specifică datele aplicării obligatorii a regulamentului CEE-ONU sau ale modificărilor la acesta și include dispoziții tranzitorii, după caz.  Comisia adoptă acte delegate separate care indică punerea în aplicare obligatorie a regulamentelor CEE-ONU. | Articolul 34 Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea CE de tip  (1) Regulamentele CEE-ONU la care a aderat Comunitatea și care sunt enumerate în partea I a anexei IV și în anexa XI fac parte din omologarea CE de tip a vehiculelor în aceleași condiții ca directivele sau regulamentele individuale. Acestea se aplică categoriilor de vehicule enumerate în coloanele corespondente din tabelul din partea I a anexei IV și în anexa XI.  (2) În cazul în care Comunitatea a decis să aplice în mod obligatoriu un regulament CEE-ONU în scopul omologării CE de tip a vehiculelor, în conformitate cu articolul 4 alineatul (4) din Decizia 97/836/CE, anexele prezentei directive sunt modificate în mod corespunzător, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2) din prezenta directivă. Actul de modificare a anexelor la prezenta directivă specifică, de asemenea, datele punerii în practică obligatorii a regulamentului CEE-ONU sau a modificărilor acestuia. Statele membre abrogă sau adaptează orice dispoziție legislativă națională care este incompatibilă cu regulamentul CEE-ONU în cauză.  În cazul în care un astfel de regulament CEE-ONU înlocuiește o directivă individuală sau un regulament individual existent, mențiunea relevantă din partea I a anexei IV și din anexa XI este înlocuită cu numărul regulamentului CEE-ONU, iar mențiunea corespondentă din partea II a anexei IV este eliminată în conformitate cu aceeași procedură.  (3) În cazurile menționate în al doilea paragraf al alineatului (2), directiva individuală sau regulamentul individual înlocuit cu regulamentul CEE-ONU se abrogă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2).  În cazul în care se abrogă o directivă individuală, statele membre abrogă orice dispoziție legislativă națională adoptată pentru transpunerea directivei respective.  (4) Se pot face trimiteri directe, în prezenta directivă ori în directive sau regulamente individuale, la standarde și reglementări internaționale, fără a le reproduce în cadrul juridic comunitar. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 52 Recunoașterea rapoartelor de încercare ale OCDE în scopul omologării de tip  (1) Fără a aduce atingere celorlalte cerințe din prezenta lege, atunci când se face referire la codurile OCDE în prezenta lege sau actele normative adoptate în temeiul prezentei legi, omologarea de tip se poate baza pe raportul de încercare complet emis pe baza codurilor standard OCDE, ca alternativă la rapoartele de încercare întocmite în temeiul prezentei legi sau al actelor normative adoptate în temeiul prezentei legi.  (2) Pentru a fi acceptabil în scopul omologării de tip, raportul de încercare al OCDE menționat în alineatul (1) trebuie să fi fost aprobat în conformitate cu apendicele 1 la Decizia Consiliului OCDE din februarie 2012 de revizuire a codurilor standard ale OCDE pentru încercările oficiale ale tractoarelor agricole și forestiere, astfel cum a fost modificată. |  | Articolul 50 Recunoașterea rapoartelor de încercare ale OCDE în scopul omologării UE de tip  (1) Fără a aduce atingere celorlalte cerințe din prezentul regulament, atunci când se face referire la codurile OCDE în prezentul regulament, omologarea UE de tip se poate baza pe raportul de încercare complet emis pe baza codurilor standard OCDE, ca alternativă la rapoartele de încercare întocmite în temeiul prezentului regulament sau al actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.  (2) Pentru a fi acceptabil în scopul omologării UE de tip, raportul de încercare al OCDE menționat în alineatul (1) trebuie să fi fost aprobat în conformitate cu apendicele 1 la Decizia Consiliului OCDE din februarie 2012 de revizuire a codurilor standard ale OCDE pentru încercările oficiale ale tractoarelor agricole și forestiere, astfel cum a fost modificată. | Articolul 35 Echivalența regulamentelor CEE-ONU cu directivele sau regulamentele  (1) Regulamentele CEE-ONU enumerate în anexa IV partea II sunt recunoscute ca fiind echivalente cu directivele sau regulamente individuale corespondente, în măsura în care au același domeniu de aplicare și același obiect.  Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologările acordate în conformitate cu reglementările CEE-ONU și, după caz, mărcile de omologare corespunzătoare, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu directiva individuală sau regulamentul individual echivalente.  (2) În cazul în care Comunitatea a decis să aplice, în sensul alineatului (1), un regulament CEE-ONU nou sau modificat, partea II a anexei IV se modifică în mod corespunzător. Aceste măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2). | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
|  |  |  | Articolul 36 Echivalența cu alte reglementări  Hotărând cu majoritate calificată la propunerea Comisiei, Consiliul poate recunoaște echivalența dintre condițiile sau dispozițiile privind omologarea CE de tip a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate stabilite în prezenta directivă și procedurile stabilite prin reglementări internaționale sau prin reglementări ale țărilor terțe, în cadrul acordurilor multilaterale sau bilaterale dintre Comunitate și țările terțe. | **Inaplicabil** | Prevederile menționate sunt aplicabile doar statelor membre UE | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate după aderarea la UE. |
| CAPITOLUL XV  FURNIZAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE | CAPITOLUL XIV  FURNIZAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE | CAPITOLUL XIV  COMUNICAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE | CAPITOLUL XIV  COMUNICAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE |  |  |  |  |
| Articolul 53 Informațiile destinate utilizatorilor  (1) Producătorul nu poate furniza informații tehnice legate de datele prevăzute de prezenta lege, sau de actele de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia, care contravin datelor omologate de autoritatea de omologare.  (2) În cazul în care un act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentei legi prevede astfel, 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 unități tehnice separate.  (3) Informațiile menționate la alineatul (2) sunt furnizate în limba oficială a statului. După aprobarea acestora de către autoritatea de omologare, informațiile figurează în manualul de utilizare al proprietarului. | Articolul 55 Informațiile destinate utilizatorilor  (1) Producătorul nu poate furniza informații tehnice legate de datele prevăzute de prezentul regulament, sau de actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, care contravin datelor omologate de autoritatea de omologare.  (2) În cazul în care un act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament prevede astfel, producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții speciale sau restricții privind utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate.  (3) Informațiile menționate la alineatul (2) sunt furnizate în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul urmează să fie introdus pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare. După aprobarea acestora de către autoritatea de omologare, informațiile figurează în manualul de utilizare al proprietarului. | Articolul 51 Informațiile destinate utilizatorilor  (1) Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de elementele prevăzute în prezentul regulament, în actele delegate sau în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, care să difere de elementele omologate de autoritatea de omologare.  (2) În cazul în care un act delegat sau un act de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament prevede astfel, producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții speciale sau restricții privind utilizarea vehiculului, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate.  (3) Informațiile menționate la alineatul (2) sunt puse la dispoziție în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul urmează să fie introdus pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune. Informațiile figurează, după aprobarea acestora de către autoritatea de omologare, în manualul de utilizare al proprietarului. | Articolul 37 Informațiile destinate utilizatorilor  (1) Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de datele prevăzute de prezenta directivă sau de actele de reglementare enumerate în anexa IV care să contravină datelor omologate de autoritatea de omologare.  (2) În cazul în care un act de reglementare conține astfel de dispoziții, producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții speciale sau restricții privind utilizarea vehiculului, a unei componente sau unități tehnice separate.  Aceste informații sunt comunicate în limbile oficiale ale Comunității. Acestea sunt furnizate, de comun acord cu autoritatea de omologare, sub forma unui document justificativ adecvat, precum manualul utilizatorului sau manualul de întreținere. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 54 Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate  (1) Producătorul vehiculului pune la dispoziția producătorilor de componente sau unități tehnice separate toate datele necesare pentru omologarea de tip a componentelor sau unităților tehnice separate sau pentru obținerea unei autorizații în temeiul articolului 43, inclusiv, după caz, desenele menționate în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi.  Producătorul vehiculului poate impune un acord obligatoriu producătorilor de componente sau unități tehnice separate pentru a proteja confidențialitatea oricăror informații care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.  (2) Producătorul componentelor sau unităților tehnice separate, în calitatea sa de deținător al unui certificat de omologare de tip care, include restricții de utilizare sau condiții speciale de montaj ori ambele, furnizează producătorului vehiculului toate informațiile detaliate relevante.  În cazul în care un act adoptat în temeiul prezentei legi conține astfel de prevederi, producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate furnizează, împreună cu componentele sau unitățile tehnice separate produse, instrucțiuni privind restricțiile de utilizare sau condițiile speciale de asamblare ori ambele. | Articolul 56 Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate  (1) Producătorul vehiculului pune la dispoziția producătorilor de componente sau unități tehnice separate toate datele necesare pentru omologarea UE de tip a componentelor sau unităților tehnice separate sau pentru obținerea unei autorizații în temeiul articolului 50, inclusiv, după caz, desenele menționate în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.  Producătorul vehiculului poate impune un acord obligatoriu producătorilor de componente sau unități tehnice separate pentru a proteja confidențialitatea oricăror informații care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.  (2) Producătorul componentelor sau unităților tehnice separate, în calitatea sa de deținător al unui certificat de omologare UE de tip care, în conformitate cu articolul 31 alineatul (4), include restricții de utilizare sau condiții speciale de montaj ori ambele, furnizează producătorului vehiculului toate informațiile detaliate relevante.  În cazul în care un act delegat adoptate în temeiul prezentului regulament conține astfel de prevederi, producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate furnizează, împreună cu componentele sau unitățile tehnice separate produse, instrucțiuni privind restricțiile de utilizare sau condițiile speciale de asamblare ori ambele. | Articolul 52 Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate  (1) Producătorul vehiculului comunică fabricanților de componente sau de unități tehnice separate toate datele care sunt necesare pentru omologarea UE de tip a componentelor sau a unităților tehnice separate sau pentru obținerea unei autorizații în temeiul articolului 45, inclusiv, după caz, desene menționate în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.  Producătorul vehiculului poate impune un acord obligatoriu producătorilor de componente sau unități tehnice separate pentru a proteja confidențialitatea oricăror informații care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.  (2) Producătorul componentelor sau unităților tehnice separate, în calitatea sa de deținător al unui certificat de omologare UE de tip care, în conformitate cu articolul 26 alineatul (4), include restricții de utilizare, condiții speciale de montaj sau ambele, furnizează producătorului vehiculului toate informațiile detaliate relevante.  În cazul în care un act delegat adoptat în temeiul prezentului regulament conține astfel de prevederi, producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate furnizează, împreună cu componentele sau unitățile tehnice separate produse, instrucțiuni privind restricțiile de utilizare, condițiile speciale de asamblare sau ambele. | Articolul 38 Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate  (1) Producătorul vehiculului pune la dispoziția producătorilor de componente sau de unități tehnice separate toate datele, inclusiv, după caz, schițele care figurează în anexa sau apendicele la un act de reglementare și care sunt necesare pentru omologarea CE de tip a componentelor sau a unităților tehnice separate sau pentru obținerea unei autorizații în temeiul articolului 31.  Producătorul vehiculului poate impune un acord obligatoriu producătorilor de componente sau unități tehnice separate pentru a proteja confidențialitatea oricăror informații care nu fac parte din domeniul public, inclusiv cele legate de drepturile de proprietate intelectuală.  (2) Producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate, în calitatea sa de deținător al unui certificat de omologare CE de tip care, în conformitate cu articolul 10 alineatul (4), include restricții de utilizare, condiții speciale de montaj sau ambele, furnizează producătorului vehiculului toate informațiile detaliate relevante.  În cazul în care un act de reglementare conține astfel de prevederi, producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate furnizează, odată cu componentele sau unitățile tehnice separate produse, instrucțiuni privind restricțiile de utilizare sau condițiile speciale de montare, sau ambele. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL XVI  ACCESUL LA INFORMAȚIILE REFERITOARE LA REPARARE ȘI ÎNTREȚINERE | CAPITOLUL XV  ACCESUL LA INFORMAȚIILE REFERITOARE LA REPARARE ȘI ÎNTREȚINERE | CAPITOLUL XV  ACCES LA INFORMAȚIILE PRIVIND REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA |  |  |  |  |  |
| Articolul 55 Obligațiile producătorilor  (1) Producătorul permite accesul nerestricționat al operatorilor independenți la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculului, în cel mai scurt timp, prin intermediul site-urilor internet, folosind un format standard și o formă ușor accesibilă. În special, acest acces este acordat în mod nediscriminatoriu în raport cu asistența sau cu accesul acordat comercianților și reparatorilor autorizați. Această obligație nu se aplică dacă vehiculul a fost omologat ca vehicul de serie mică.  (2) Informațiile menționate la alineatul (1) sunt transmise într-un mod coerent care să permită prelucrarea lor de către operatorii independenți cu un efort rezonabil.  De asemenea, producătorii vor pune la dispoziția operatorilor independenți, precum și a distribuitorilor și reparatorilor agreați materiale de formare.  (3) Pentru vehiculele rutiere informațiile menționate la alineatul (1) includ cel puțin următoarele elemente:  (a) un număr de identificare neechivocă a vehiculului;  (b) manuale de service cuprinzând înscrierea reparațiilor și acțiunilor de întreținere, precum și a calendarului de service;  (c) manuale tehnice și buletine de servicii tehnice;  (d) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valorile teoretice minime și maxime pentru măsurători);  (e) scheme de cablaj;  (f) codurile de diagnosticare a defectelor, inclusiv codurile specifice ale producătorilor;  (g) numerele de identificare și de verificare a calibrării software-ului aplicabil unui anumit tip de vehicul;  (h) informații cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente;  (i) informații privind înregistrările de date, precum și datele bidirecționale de control și încercare;  (j) unități de lucru.  (4) Pentru vehiculele agricole şi forestiere informațiile menționate la alineatul (1) includ:  a) tipul și modelul tractorului;  b) un număr de identificare neechivoc al vehiculului;  c) manuale de servicii cuprinzând înscrierea reparațiilor și acțiunilor de întreținere, precum și calendarul de servicii;  d) manuale tehnice și buletine de servicii tehnice;  e) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valorile teoretice minime și maxime pentru măsurători);  f) scheme de cablaj;  g) codurile de diagnosticare a defectelor, inclusiv codurile specifice ale producătorilor;  h) toate informațiile necesare pentru a instala software-uri noi sau actualizate pe un vehicul sau tip de vehicul nou (de exemplu, numărul de identificare a software-ului);  i) informații cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente;  j) informații privind înregistrările de date, rezultatele încercării, precum și alte informații tehnice (cum ar fi datele bidirecționale de control, în cazul în care acestea se aplică tehnologiei utilizate);  k) unități de lucru sau perioade de timp standard pentru sarcinile de reparare și întreținere, dacă acestea sunt puse la dispoziție direct sau prin intermediul unei părți terțe concesionarilor și reparatorilor autorizați ai producătorilor.  (5) Distribuitorii și reparatorii agreați în cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule sunt considerați operatori independenți în sensul prezentei legi, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule provenind de la un producător din al cărui sistem de distribuție nu fac parte.  (6) Informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor sunt disponibile în orice moment, cu excepția exigențelor legate de întreținerea sistemului informatic.  (7) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb, a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentului de încercare compatibile cu sistemele OBD, producătorii vor furniza, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor tuturor producătorilor și/sau reparatorilor de componente, dispozitive de diagnosticare sau echipamente de încercare interesați.  (8) În scopul proiectării și fabricării echipamentului auto pentru vehiculele alimentate cu carburanți alternativi, producătorii furnizează, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și pe cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor, instalatorilor sau reparatorilor de echipamente pentru vehiculele pe bază de carburanți alternativi interesați.  (9) La depunerea cererii pentru omologarea de tip, producătorul furnizează autorității de omologare dovada conformității cu prezenta lege în ceea ce privește informațiile solicitate în temeiul prezentului articol.  În cazul în care aceste informații nu sunt disponibile sau nu sunt în conformitate cu prezenta lege și cu actele de punere în aplicare și de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia la depunerea unei cereri de omologare de tip, producătorul furnizează aceste informații în termen de șase luni de la data omologării de tip.  Autoritatea de omologare poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili un model sau un certificat referitor la accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor care să furnizeze autorității de omologare dovada conformității.  (10) Dacă dovada conformității nu este furnizată în termenul menționat la alineatul (9) al doilea paragraf, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a asigura conformitatea.  (11) Producătorul pune la dispoziție modificările și completările ulterioare ale informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe site-urile lui internet în același timp în care le pune la dispoziția reparatorilor agreați.  (12) Atunci când datele privind repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bancă centrală de date a producătorului vehiculului sau în numele său, reparatorii independenți au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații privind reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.  (13) Se conferă autorității de omologare competența de a adopta acte de punere în aplicare de stabilire a cerințelor detaliate cu privire la accesul la informațiile privind reparațiile și activitățile de întreținere, în special la specificațiile tehnice cu privire la modul în care sunt comunicate informațiile despre repararea și întreținerea vehiculului. | Articolul 57 Obligațiile producătorilor  (1) Producătorul permite accesul nerestricționat al operatorilor independenți la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculului, în cel mai scurt timp, prin intermediul site-urilor internet, folosind un format standard și o formă ușor accesibilă. În special, acest acces este acordat în mod nediscriminatoriu în raport cu asistența sau cu accesul acordat comercianților și reparatorilor autorizați. Această obligație nu se aplică dacă vehiculul a fost omologat ca vehicul de serie mică.  (2) Până la adoptarea de către Comisie a unui standard comun, informațiile menționate la alineatul (1) sunt transmise într-un mod coerent care să permită prelucrarea lor de către operatorii independenți cu un efort rezonabil.  De asemenea, producătorii vor pune la dispoziția operatorilor independenți, precum și a distribuitorilor și reparatorilor agreați materiale de formare.  (3) Informațiile menționate la alineatul (1) includ cel puțin următoarele elemente:  (a) un număr de identificare neechivocă a vehiculului;  (b) manuale de service cuprinzând înscrierea reparațiilor și acțiunilor de întreținere, precum și a calendarului de service;  (c) manuale tehnice și buletine de servicii tehnice;  (d) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valorile teoretice minime și maxime pentru măsurători);  (e) scheme de cablaj;  (f) codurile de diagnosticare a defectelor, inclusiv codurile specifice ale producătorilor;  (g) numerele de identificare și de verificare a calibrării software-ului aplicabil unui anumit tip de vehicul;  (h) informații cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente;  (i) informații privind înregistrările de date, precum și datele bidirecționale de control și încercare;  (j) unități de lucru.  (4) Distribuitorii și reparatorii agreați în cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule sunt considerați operatori independenți în sensul prezentului regulament, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule provenind de la un producător din al cărui sistem de distribuție nu fac parte.  (5) Informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor sunt disponibile în orice moment, cu excepția exigențelor legate de întreținerea sistemului informatic.  (6) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb, a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentului de încercare compatibile cu sistemele OBD, producătorii vor furniza, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor tuturor producătorilor și/sau reparatorilor de componente, dispozitive de diagnosticare sau echipamente de încercare interesați.  (7) În scopul proiectării și fabricării echipamentului auto pentru vehiculele alimentate cu carburanți alternativi, producătorii furnizează, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și pe cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor, instalatorilor sau reparatorilor de echipamente pentru vehiculele pe bază de carburanți alternativi interesați.  (8) La depunerea cererii pentru omologarea UE de tip, producătorul furnizează autorității de omologare dovada conformității cu prezentul regulament în ceea ce privește informațiile solicitate în temeiul prezentului articol.  În cazul în care aceste informații nu sunt disponibile sau nu sunt în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament la depunerea unei cereri de omologare UE de tip, producătorul furnizează aceste informații în termen de șase luni de la data omologării de tip.  Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili un model sau un certificat referitor la accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor care să furnizeze autorității de omologare dovada conformității. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).  (9) Dacă dovada conformității nu este furnizată în termenul menționat la alineatul (8) al doilea paragraf, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a asigura conformitatea.  (10) Producătorul pune la dispoziție modificările și completările ulterioare ale informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe site-urile lui internet în același timp în care le pune la dispoziția reparatorilor agreați.  (11) Atunci când datele privind repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bancă centrală de date a producătorului vehiculului sau în numele său, reparatorii independenți au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații privind reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.  (12) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 de stabilire a cerințelor detaliate cu privire la accesul la informațiile privind reparațiile și activitățile de întreținere, în special la specificațiile tehnice cu privire la modul în care sunt comunicate informațiile despre repararea și întreținerea vehiculului. | Articolul 53 Obligațiile producătorilor  (1) Producătorii le asigură comercianților și reparatorilor autorizați, precum și operatorilor independenți un acces nediscriminatoriu la informațiile privind întreținerea și repararea vehiculelor prin intermediul paginilor web, utilizând un format standard, de o manieră ușor accesibilă și comodă. Această obligație nu se aplică dacă vehiculul a fost omologat ca vehicul produs în serie mică.  Programele informatice care sunt esențiale pentru buna funcționare a sistemului de siguranță și de control al mediului pot fi protejate împotriva manipulărilor neautorizate. Totuși, orice manipulare a acestor sisteme care este necesară pentru reparare sau întreținere sau care este accesibilă comercianților sau reparatorilor autorizați este pusă, în mod nediscriminatoriu, și la dispoziția operatorilor independenți.  (2) Până la adoptarea de către Comisie a unui format standard de furnizare a informațiilor menționate la alineatul (1), respectivele informații sunt puse la dispoziție în mod consecvent, astfel încât să poată fi procesate de operatori independenți prin eforturi rezonabile.  Producătorii le asigură comercianților și reparatorilor autorizați, precum și operatorilor independenți un acces nediscriminatoriu la materiale de formare și echipamente de lucru. Acest acces include, după caz, formare corespunzătoare cu privire la descărcarea de software, gestionarea codurilor de eroare ale sistemului de diagnosticare a defectelor și utilizarea echipamentelor de lucru.  (3) Fără a aduce atingere alineatului (1), informațiile menționate aici includ:  (a) tipul și modelul tractorului;  (b) un număr de identificare neechivoc al vehiculului;  (c) manuale de service cuprinzând înscrierea reparațiilor și acțiunilor de întreținere, precum și calendarul de service;  (d) manuale tehnice și buletine de servicii tehnice;  (e) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valorile teoretice minime și maxime pentru măsurători);  (f) scheme de cablaj;  (g) codurile de diagnosticare a defectelor, inclusiv codurile specifice ale producătorilor;  (h) toate informațiile necesare pentru a instala software-uri noi sau actualizate pe un vehicul sau tip de vehicul nou (de exemplu, numărul de identificare a software-ului);  (i) informații cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente;  (j) informații privind înregistrările de date, rezultatele încercării, precum și alte informații tehnice (cum ar fi datele bidirecționale de control, în cazul în care acestea se aplică tehnologiei utilizate);  (k) unități de lucru sau perioade de timp standard pentru sarcinile de reparare și întreținere, dacă acestea sunt puse la dispoziție direct sau prin intermediul unei părți terțe concesionarilor și reparatorilor autorizați ai producătorilor.  (4) Comercianții sau reparatorii autorizați în cadrul sistemului de distribuție a unui anumit producător de vehicule sunt considerați ca operatori independenți în sensul prezentului regulament, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule provenind de la un producător din al cărui sistem de distribuție aceștia nu fac parte.  (5) Informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie să fie disponibile în orice moment, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic.  (6) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb, a uneltelor de diagnosticare și a echipamentelor de testare compatibile cu sistemele OBD, producătorii vor furniza, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor sau reparatorilor de componente, unelte de diagnosticare sau echipamente de testare interesați.  (7) În scopul proiectării și fabricării echipamentelor auto pentru vehiculele alimentate cu carburanți alternativi, producătorii furnizează, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor, instalatorilor sau reparatorilor de echipamente pentru vehiculele pe bază de carburanți alternativi interesați.  (8) La depunerea cererii pentru omologarea UE de tip sau pentru omologarea națională de tip, producătorul pune la dispoziția autorității de omologare dovada conformității cu prezentul regulament în ceea ce privește informațiile solicitate în temeiul prezentului articol.  În cazul în care, la momentul respectiv, aceste informații nu sunt disponibile sau nu sunt în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, aplicabile în momentul depunerii cererii de omologare UE sau naționale de tip, producătorul furnizează aceste informații în termen de șase luni de la data omologării.  Comisia poate să adopte un act de punere în aplicare pentru a stabili un model de certificat privind accesul la sistemul OBD al vehiculului și informații privind repararea și întreținerea vehiculului care să ofere această dovadă privind conformitatea autorității de omologare. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2).  (9) Dacă dovada conformității nu este furnizată în termenul menționat la alineatul (8) al doilea paragraf, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a asigura conformitatea.  (10) Producătorul publică pe site-urile sale modificările și completările ulterioare ale informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în același timp în care le pune la dispoziția reparatorilor autorizați.  (11) Atunci când datele privind repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bancă centrală de date a producătorului vehiculului sau în numele său, reparatorii independenți au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații privind reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.  (12) În conformitate cu articolul 71, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate de stabilire a detaliilor cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind reparațiile și activitățile de întreținere, în special la specificațiile tehnice privind modul în care sunt comunicate informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculului.  (13) Prin intermediul actelor delegate menționate la alineatul (12), Comisia adaptează cerințele privind informațiile stabilite în prezentul articol, inclusiv specificațiile tehnice legate de modul în care informațiile urmează să fie furnizate, pentru a asigura proporționalitatea, având în vedere, în special, cazul particular în care volumul de producție a vehiculului tip în cauză este relativ mic, ținând seama de limitele pentru vehiculele de serie mică, astfel cum sunt stabilite în anexa II. În cazurile justificate corespunzător, o astfel de adaptare poate implica scutirea de obligația de a furniza informațiile într-un format standard. O posibilă adaptare sau scutire asigură, în orice caz, îndeplinirea obiectivelor prevăzute de prezentul articol. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 56 Obligații în cazul în care există mai mulți titulari ai omologării de tip  (1) În cazul omologării de tip în etape succesive sau al omologării de tip multietapă, producătorul responsabil pentru omologarea de tip respectivă are în același timp sarcina să comunice atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informații legate de repararea unui anumit sistem, a unei anumite componente sau a unei anumite unități tehnice separate sau legate de o anumită etapă.  (2) Producătorul final este responsabil pentru transmiterea informațiilor privind întregul vehicul operatorilor independenți. | Articolul 58 Obligații în cazul în care există mai mulți titulari ai omologării de tip  (1) În cazul omologării de tip în etape succesive sau al omologării de tip multietapă, producătorul responsabil pentru omologarea de tip respectivă are în același timp sarcina să comunice atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informații legate de repararea unui anumit sistem, a unei anumite componente sau a unei anumite unități tehnice separate sau legate de o anumită etapă.  (2) Producătorul final este responsabil pentru transmiterea informațiilor privind întregul vehicul operatorilor independenți. | Articolul 54 Obligațiile în cazul în care există mai mulți titulari ai omologării de tip  În cazul omologării de tip în etape succesive, al omologării de tip mixte, inclusiv al omologării de tip multietapă, producătorul responsabil pentru omologarea de tip respectivă are, în același timp, sarcina să comunice atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informații legate de repararea unui anumit sistem, a unei anumite componente sau unități tehnice separate sau legate de o anumită etapă.  Producătorul final este responsabil pentru furnizarea informațiilor privind întregul vehicul operatorilor independenți. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 57 Tarife de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor  (1) Producătorii pot percepe tarife rezonabile și adecvate pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor care intră sub incidența prezentei legi. Un tarif nu este rezonabil sau adecvat dacă descurajează accesul prin faptul că nu ține cont de frecvența accesării de către operatorul independent.  (2) Producătorii pun la dispoziție informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor zilnic, lunar și anual, tarifele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul. | Articolul 59 Tarife de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor  (1) Producătorii pot percepe tarife rezonabile și adecvate pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor care intră sub incidența prezentului regulament. Un tarif nu este rezonabil sau adecvat dacă descurajează accesul prin faptul că nu ține cont de frecvența accesării de către operatorul independent.  (2) Producătorii pun la dispoziție informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor zilnic, lunar și anual, tarifele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul. | Articolul 55 Tarife de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor  (1) Producătorii pot percepe tarife rezonabile și adecvate pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, la instrumentele de lucru și la cursurile de formare care intră sub incidența prezentului regulament. Un tarif nu este considerat rezonabil sau adecvat dacă descurajează accesul, neținând cont de frecvența accesării de către operatorul independent.  (2) Producătorii fac disponibile informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor zilnic, lunar sau anual, tarifele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
|  | Articolul 60 Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule  Domeniul de aplicare a activităților desfășurate de Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, instituit în temeiul articolului 13 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor ( 28 ) se extinde la vehiculele care fac obiectul prezentului regulament.  Pe baza dovezilor de utilizare abuzivă deliberată sau neintenționată a informațiilor referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, forumul menționat la primul paragraf acordă Comisiei consiliere privind măsurile de prevenire a unor asemenea utilizări abuzive a informațiilor. | Articolul 56 Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule  Domeniul de aplicare al activităților desfășurate de Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, stabilite în conformitate cu articolul 13 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele comerciale ușoare (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor ( 5 ) se extinde la vehiculele care fac obiectul prezentului regulament.  Pe baza dovezilor de utilizare abuzivă deliberată sau neintenționată a informațiilor referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, forumul menționat la primul paragraf acordă Comisiei consiliere privind măsurile de prevenire a unor asemenea utilizări abuzive ale informațiilor. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL XVII  DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE | CAPITOLUL XVI  DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE | CAPITOLUL XVI  DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE | CAPITOLUL XVI  DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE |  |  |  |  |
| Articolul 58 Cerințe legate de serviciile tehnice  (1) Autoritatea de omologare se asigură, înainte de a desemna un serviciu tehnic în temeiul articolului 60, că acest serviciu tehnic îndeplinește cerințele stabilite la prezentul articol alineatele (2)-(9) din prezentul articol.  (2) Sub rezerva articolului 64 alineatul (1), un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația națională şi este persoană juridică.  (3) Un serviciu tehnic este o parte terță independentă de procesul de proiectare, fabricație, furnizare sau întreținere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate pe care o evaluează.  Un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează, supune încercărilor sau inspectează poate fi considerat că îndeplinește cerințele din primul paragraf, cu condiția să se demonstreze că este independent și că nu există conflicte de interese.  (4) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea categoriilor de activități pentru care sunt numiți în conformitate cu articolul 63 alineatul (1) nu sunt proiectant, producător, furnizor sau operator de întreținere a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Aceasta nu exclude utilizarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate evaluate menționate la alineatul (3) din prezentul articol care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic, nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.  Un serviciu tehnic se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea categoriilor de activități pentru care a fost desemnat.  (5) Un serviciu tehnic și personalul său îndeplinesc categoriile de activități pentru care au fost desemnate la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv și sunt libere de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și sunt în special libere de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.  (6) Un serviciu tehnic este în măsură să realizeze toate categoriile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu articolul 63 alineatul (1), demonstrând, de o manieră satisfăcătoare pentru autoritatea sa de omologare de desemnare, că deține:  (a) personal cu competențele corespunzătoare, cu cunoștințe tehnice specifice și formare profesională, precum și cu experiență suficientă și adecvată pentru a îndeplini sarcinile;  (b) descrieri ale procedurilor relevante pentru categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat, asigurând transparența și repetabilitatea acestor proceduri;  (c) procedurile necesare pentru a-și desfășura categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei utilizate pentru producerea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție; și  (d) mijloacele necesare pentru îndeplinirea de o manieră corespunzătoare a sarcinilor legate de categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat și acces la toate echipamentele și instalațiile necesare.  În plus, serviciul tehnic respectiv demonstrează autorității de omologare de desemnare faptul că respectă normele instituite prin actele de punere în aplicare care sunt relevante pentru categoriile de activități pentru care a fost desemnat.  (7) Se garantează imparțialitatea serviciilor tehnice, a personalului lor de conducere și a personalului lor de evaluare. Aceștia nu se implică în activități care ar putea intra in conflict cu imparțialitatea sau integritatea lor în ceea ce privește categoriile de activități pentru care sunt desemnați.  (8) Serviciile tehnice încheie o asigurare de răspundere privind activitățile lor, cu excepția cazului în care responsabilitatea este asumată, în conformitate cu legislația națională, de statul membru sau statul membru este direct responsabil pentru evaluarea conformității.  (9) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor lor în temeiul prezentei legi sau al oricărei dispoziții din legislația națională de punere în aplicare a prezentei legi, mai puțin față de autoritatea de omologare de desemnare sau în cazurile impuse prin legislația națională. Drepturile de autor sunt protejate. | Articolul 61 Cerințe legate de serviciile tehnice  (1) Autoritățile de omologare de desemnare se asigură, înainte de a desemna un serviciu tehnic în temeiul articolului 63, că acest serviciu tehnic îndeplinește cerințele stabilite la prezentul articol alineatele (2)-(9) din prezentul articol.  (2) Sub rezerva articolului 64 alineatul (1), un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația națională a unui stat membru și are personalitate juridică.  (3) Un serviciu tehnic este o parte terță independentă de procesul de proiectare, fabricație, furnizare sau întreținere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate pe care o evaluează.  Un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează, supune încercărilor sau inspectează poate fi considerat că îndeplinește cerințele din primul paragraf, cu condiția să se demonstreze că este independent și că nu există conflicte de interese.  (4) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea categoriilor de activități pentru care sunt numiți în conformitate cu articolul 63 alineatul (1) nu sunt proiectant, producător, furnizor sau operator de întreținere a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Aceasta nu exclude utilizarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate evaluate menționate la alineatul (3) din prezentul articol care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic, nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.  Un serviciu tehnic se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea categoriilor de activități pentru care a fost desemnat.  (5) Un serviciu tehnic și personalul său îndeplinesc categoriile de activități pentru care au fost desemnate la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv și sunt libere de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și sunt în special libere de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.  (6) Un serviciu tehnic este în măsură să realizeze toate categoriile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu articolul 63 alineatul (1), demonstrând, de o manieră satisfăcătoare pentru autoritatea sa de omologare de desemnare, că deține:  (a) personal cu competențele corespunzătoare, cu cunoștințe tehnice specifice și formare profesională, precum și cu experiență suficientă și adecvată pentru a îndeplini sarcinile;  (b) descrieri ale procedurilor relevante pentru categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat, asigurând transparența și repetabilitatea acestor proceduri;  (c) procedurile necesare pentru a-și desfășura categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei utilizate pentru producerea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție; și  (d) mijloacele necesare pentru îndeplinirea de o manieră corespunzătoare a sarcinilor legate de categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat și acces la toate echipamentele și instalațiile necesare.  În plus, serviciul tehnic respectiv demonstrează autorității de omologare de desemnare faptul că respectă normele instituite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 65 care sunt relevante pentru categoriile de activități pentru care a fost desemnat.  (7) Se garantează imparțialitatea serviciilor tehnice, a personalului lor de conducere și a personalului lor de evaluare. Aceștia nu se implică în activități care ar putea intra in conflict cu imparțialitatea sau integritatea lor în ceea ce privește categoriile de activități pentru care sunt desemnați.  (8) Serviciile tehnice încheie o asigurare de răspundere privind activitățile lor, cu excepția cazului în care responsabilitatea este asumată, în conformitate cu legislația națională, de statul membru sau statul membru este direct responsabil pentru evaluarea conformității.  (9) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor lor în temeiul prezentului regulament sau al oricărei dispoziții din legislația națională de punere în aplicare a prezentului regulament, mai puțin față de autoritatea de omologare de desemnare sau în cazurile impuse prin legislația Uniunii sau prin cea națională. Drepturile de autor sunt protejate. | Articolul 57 Cerințe legate de serviciile tehnice  (1) Prin desemnarea autorităților de omologare se garantează că, înainte ca acestea să desemneze un serviciu tehnic în conformitate cu articolul 59, acest serviciu tehnic îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2)-(9) din prezentul articol.  (2) Sub rezerva articolului 60 alineatul (1), un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația națională a unui stat membru și are personalitate juridică.  (3) Un serviciu tehnic este o parte terță independentă de procesul de proiectare, fabricare, furnizare sau întreținere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate evaluate.  Un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează, supune încercărilor sau inspectează poate fi considerat că îndeplinește cerințele din primul paragraf, cu condiția să se demonstreze că este independent și că nu există conflicte de interese.  (4) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil de îndeplinirea tipurilor de activități pentru care sunt desemnați în conformitate cu articolul 59 alineatul (1) nu sunt proiectantul, producătorul, furnizorul sau operatorul de întreținere al vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părțile implicate în aceste activități. Acest lucru nu exclude utilizarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate evaluate, menționate la alineatul (3) din prezentul articol, care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic, nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.  Un serviciu tehnic se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea tipurilor de activități pentru care a fost desemnat.  (5) Un serviciu tehnic și personalul său îndeplinesc tipurile de activități pentru care au fost desemnați la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv și sunt liberi de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și, în special, liberi de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.  (6) Un serviciu tehnic este capabil să îndeplinească toate tipurile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu articolul 59 alineatul (1), demonstrând, așa cum a solicitat autoritatea de omologare care l-a desemnat, că dispune de:  (a) personal care are cunoștințele necesare, cunoștințe tehnice și formare profesională specifice și care are experiență suficientă și adecvată pentru a-și îndeplini sarcinile;  (b) descrierea procedurilor relevante pentru tipurile de activități pentru care dorește să fie desemnat, garantând transparența și reproductibilitatea acestor proceduri;  (c) procedurile necesare pentru desfășurarea tipurilor de activități pentru care dorește să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei utilizate pentru producerea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție; și  (d) mijloacele necesare pentru îndeplinirea în mod corespunzător a sarcinilor legate de tipurile de activități pentru care dorește să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și facilitățile necesare.  În plus, el demonstrează autorității de omologare responsabile cu desemnarea că respectă standardele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul articolului 61, relevante pentru categoriile de activități pentru care este desemnat.  (7) Se garantează imparțialitatea serviciilor tehnice, a personalului lor de conducere și a personalului lor de evaluare. Aceștia nu se implică în niciun fel de activitate care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește tipurile de activități pentru care au fost desemnați.  (8) Serviciile tehnice încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile pe care le desfășoară, cu excepția cazului în care răspunderea revine, în conformitate cu legislația națională, statului membru sau în cazul în care statul membru este direct responsabil de evaluarea conformității.  (9) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor lor în temeiul prezentului regulament sau al oricărei dispoziții din legislația națională de punere în aplicare a regulamentului menționat mai sus, mai puțin față de autoritatea de omologare care l-a desemnat sau atunci când acest lucru este impus de legislația Uniunii sau de cea națională. Drepturile de autor sunt protejate. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 59 Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice pot subcontracta unele dintre activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 63 alineatul (1) sau să dispună ca aceste activități să fie realizate de o filială numai cu acordul autorității de omologare de desemnare relevante.  (2) În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează sarcini specifice referitoare la categoriile de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 58 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 desemnare documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și privind sarcinile îndeplinite de aceștia. | Articolul 62 Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice pot subcontracta unele dintre activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 63 alineatul (1) sau să dispună ca aceste activități să fie realizate de o filială numai cu acordul autorității de omologare de desemnare relevante.  (2) În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează sarcini specifice referitoare la categoriile de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 61 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 desemnare documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și privind sarcinile îndeplinite de aceștia. | Articolul 58 Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice pot subcontracta unele dintre activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 59 alineatul (1) sau pot delega aceste activități unei filiale, doar cu aprobarea autorității de omologare care le-a desemnat.  (2) În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează anumite sarcini legate de tipurile de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 57 și informează autoritatea de omologare care l-a desemnat în acest sens.  (3) Serviciile tehnice își asumă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de oricare dintre subcontractanții sau filialele lor, oriunde ar fi acestea stabilite.  (4) Serviciile tehnice pun la dispoziția autorității de omologare care le-a desemnat documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și privind sarcinile îndeplinite de acestea. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 60 Desemnarea serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:  (a) categoria A: servicii tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările specificate în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi;  (b) categoria B: servicii tehnice care supraveghează încercările specificate în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;  (c) categoria C: serviciile tehnice care evaluează și monitorizează periodic procedurile producătorului destinate controlului conformității producției;  (d) categoria D: servicii tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții pentru supravegherea conformității producției.  (2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe din activitățile menționate la alineatul (1).  (3) Serviciile tehnice ale unei țări terțe, altele decât cele desemnate în conformitate cu articolul 61, pot fi notificate în sensul articolului 64, doar dacă o astfel de acceptare de servicii tehnice este asigurată printr-un acord bilateral între Republica Moldova și țara terță în cauză. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în conformitate cu legislația națională a unui stat în conformitate cu articolul 58 alineatul (2) să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca acestea să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat. | Articolul 63 Desemnarea serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:  (a) categoria A: servicii tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările specificate în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II;  (b) categoria B: servicii tehnice care supraveghează încercările specificate în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;  (c) categoria C: serviciile tehnice care evaluează și monitorizează periodic procedurile producătorului destinate controlului conformității producției;  (d) categoria D: servicii tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții pentru supravegherea conformității producției.  (2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe din activitățile menționate la alineatul (1).  (3) Serviciile tehnice ale unei țări terțe, altele decât cele desemnate în conformitate cu articolul 64, pot fi notificate în sensul articolului 67, dar doar dacă o astfel de acceptare de servicii tehnice este asigurată printr-un acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în conformitate cu legislația națională a unui stat membru în conformitate cu articolul 61 alineatul (2) să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca acestea să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat. | Articolul 59 Desemnarea serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele patru categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:  (a) categoria A: servicii tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările specificate în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa I;  (b) categoria B: servicii tehnice care supraveghează încercările specificate în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa I, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;  (c) categoria C: servicii tehnice care evaluează și monitorizează cu regularitate procedurile producătorului de control al conformității producției;  (d) categoria D: servicii tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții pentru supravegherea conformității producției.  (2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre activitățile menționate la alineatul (1).  (3) Serviciile tehnice dintr-o țară terță, altele decât cele desemnate în conformitate cu articolul 60, pot fi notificate în sensul articolului 63, dar doar dacă acceptarea serviciilor tehnice se face printr-un acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic înființat în conformitate cu dreptul național al unui stat membru, în conformitate cu articolul 57 alineatul (2), să înființeze filiale în țările terțe, cu condiția ca filialele să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat. | Articolul 41 Desemnarea serviciilor tehnice  (1) În cazul în care un stat membru desemnează un serviciu tehnic, acesta din urmă se conformează dispozițiilor prezentei directive.  (2) Serviciile tehnice efectuează propriile încercări sau supraveghează încercările necesare omologării sau inspecțiile specificate în prezenta directivă sau într-un act de reglementare enumerat la anexa IV, cu excepția cazului în sunt permise în mod expres proceduri alternative. Serviciile tehnice nu pot efectua încercări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate în mod corespunzător.  (3) Serviciile tehnice fac parte dintr-una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:  (a) categoria A, serviciile tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările la care se face referire în prezenta directivă și în actele de reglementare enumerate la anexa IV;  (b) categoria B, serviciile tehnice care supraveghează încercările la care se face referire în prezenta directivă și în actele de reglementare menționate în anexa IV și care au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;  (c) categoria C, serviciile tehnice care evaluează și monitorizează cu regularitate procedurile producătorului de control al conformității producției;  (d) categoria D, serviciile tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții în cadrul supravegherii conformității producției.  (4) Serviciile tehnice fac dovada faptului că posedă competențele necesare, cunoștințele tehnice specifice și experiența dovedită în domeniile specifice reglementate de prezenta directivă și de actele de reglementare enumerate în anexa IV.  De asemenea, serviciile tehnice se conformează acelor standarde menționate în apendicele 1 la anexa V care sunt relevante pentru activitățile pe care le efectuează. Cu toate acestea, această cerință nu se aplică ultimei etape a unei proceduri de omologare de tip în mai multe etape, astfel cum este menționată la articolul 25 alineatul (1).  (5) O autoritate de omologare poate acționa în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre activitățile menționate la alineatul (3).  (6) Un producător sau o parte subcontractantă care acționează în numele acestuia poate fi desemnată drept serviciu tehnic pentru activitățile din categoria A în ceea ce privește actele de reglementare enumerate în anexa XV.  Comisia modifică lista acestor acte de reglementare, atunci când este cazul, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2).  (7) Entitățile menționate la alineatele (5) și (6) se conformează dispozițiilor din prezentul articol.  (8) Serviciile tehnice diferite de cele desemnate în conformitate cu alineatul (6) și aparținând unei țări terțe pot fi notificate în înțelesul articolului 43 numai în cadrul unui acord bilateral între Comunitate și țara terță în cauză. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 61 Servicii tehnice interne acreditate ale producătorului  (1) Un serviciu tehnic intern acreditat al unui producător poate fi desemnat numai în cazul activităților din categoria A, în privința cerințelor tehnice pentru care încercările interne sunt permise printr-un act delegat adoptat în temeiul prezentei legi. Serviciul tehnic constituie o parte separată și distinctă a întreprinderii 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 acreditat îndeplinește următoarele cerințe:  (a) pe lângă faptul că este desemnat de autoritatea de omologare, este acreditat de un organism de omologare național în conformitate cu normele și procedurile menționate la articolul 65 din prezentul regulament;  (b) serviciul tehnic intern acreditat și personalul acestuia sunt identificabile din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii din care fac parte, ceea ce asigură imparțialitatea lor și o demonstrează față de organismul național de acreditare;  (c) nici serviciul tehnic intern acreditat, nici personalul acestuia nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu independența de apreciere sau integritatea lor în legătură cu categoriile de activități pentru care au fost desemnați;  (d) serviciul tehnic intern acreditat prestează servicii exclusiv pentru întreprinderea din care face parte. | Articolul 64 Servicii tehnice interne acreditate ale producătorului  (1) Un serviciu tehnic intern acreditat al unui producător poate fi desemnat numai în cazul activităților din categoria A, în privința cerințelor tehnice pentru care încercările interne sunt permise printr-un act delegat adoptat în temeiul prezentului regulament. Serviciul tehnic constituie o parte separată și distinctă a întreprinderii 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 acreditat îndeplinește următoarele cerințe:  (a) pe lângă faptul că este desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru, este acreditat de un organism de omologare național definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 și în conformitate cu normele și procedurile menționate la articolul 65 din prezentul regulament;  (b) serviciul tehnic intern acreditat și personalul acestuia sunt identificabile din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii din care fac parte, ceea ce asigură imparțialitatea lor și o demonstrează față de organismul național de acreditare;  (c) nici serviciul tehnic intern acreditat, nici personalul acestuia nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu independența de apreciere sau integritatea lor în legătură cu categoriile de activități pentru care au fost desemnați;  (d) serviciul tehnic intern acreditat prestează servicii exclusiv pentru întreprinderea din care face parte.  (3) Nu este necesar ca un serviciu tehnic intern acreditat să fie notificat Comisiei în sensul articolului 67, dar întreprinderea din care face parte sau organismul național de acreditare furnizează autorității de omologare de desemnare, la cererea acesteia din urmă, informațiile cu privire la acreditarea acestuia. | Articolul 60 Serviciile tehnice interne acreditate ale producătorului  (1) Serviciul tehnic intern acreditat al unui producător poate fi desemnat doar pentru activitățile de categoria A cu privire la cerințele tehnice pentru care încercările interne sunt permise printr-un act delegat adoptat în temeiul prezentului regulament. Serviciul tehnic respectiv constituie o parte separată și distinctă a întreprinderii și nu este implicat în proiectarea, producerea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.  (2) Un serviciu tehnic intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:  (a) pe lângă faptul că este desemnat de autoritatea de omologare dintr-un stat membru, acesta este acreditat și de un organism național de acreditare, astfel cum este prevăzut la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 și în conformitate cu standardele și procedurile prevăzute la articolul 61 din prezentul regulament;  (b) serviciul tehnic intern acreditat și personalul acestuia sunt identificabile din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii din care fac parte, ceea ce asigură imparțialitatea lor și o demonstrează față de organismul național de acreditare;  (c) nici serviciul tehnic intern acreditat, nici personalul acestuia nu se implică în niciun fel de activitate care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește tipurile de activități pentru care au fost desemnați;  (d) serviciul tehnic intern acreditat prestează servicii exclusiv pentru întreprinderea din care face parte.  (3) Un serviciu tehnic intern acreditat nu trebuie notificat Comisiei, în sensul articolului 63, dar întreprinderea din care face parte sau organismul național de acreditare furnizează autorității de omologare care l-a desemnat, la cererea acesteia din urmă, informațiile cu privire la acreditarea acestuia. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 62 Proceduri pentru standardele de performanță și evaluarea serviciilor tehnice  Pentru a garanta faptul că serviciile tehnice au aceleași standarde înalte de performanță, se conferă autorității de omologare competența de a adopta acte privind normele pe care serviciile tehnice trebuie să le respecte, precum și privind procedura de evaluare a acestora în conformitate cu articolul 63 și privind acreditarea lor în conformitate cu articolul 61. | Articolul 65 Proceduri pentru standardele de performanță și evaluarea serviciilor tehnice  Pentru a garanta faptul că serviciile tehnice au aceleași standarde înalte de performanță în toate statele membre, se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind normele pe care serviciile tehnice trebuie să le respecte, precum și privind procedura de evaluare a acestora în conformitate cu articolul 66 și privind acreditarea lor în conformitate cu articolul 64. | Articolul 61 Proceduri pentru standardele de performanță și evaluarea serviciilor tehnice  Pentru a se asigura că serviciile tehnice îndeplinesc aceleași standarde ridicate de performanță în toate statele membre, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 în ceea ce privește standardele pe care trebuie să le respecte serviciile tehnice, precum și procedura de evaluare a acestora, în conformitate cu articolul 62, și acreditarea lor, în conformitate cu articolul 60. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 63 Evaluarea competențelor serviciilor tehnice  (1) Autoritatea de omologare de desemnare redactează un raport de evaluare care demonstrează că serviciul tehnic care și-a depus candidatura a fost evaluat în privința îndeplinirii cerințelor prezentului regulament și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament. Acest raport poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare.  (2) Evaluarea aflată la baza raportului menționat la alineatul (1) se efectuează în conformitate cu dispozițiile stabilite într-un act aprobat de autoritatea de omologare în temeiul prezentei legi. Raportul de evaluare este revizuit cel puțin o dată la fiecare trei ani.  (3) Raportul de evaluare este comunicat autorității de omologare. În asemenea cazuri și în cazul în care evaluarea nu se bazează pe un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare național care să certifice că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prezentei legi, la cerere, autoritatea de omologare furnizează documente justificative care certifică competențele serviciului tehnic și reglementările existente pentru a garanta că serviciul tehnic este monitorizat periodic de autoritatea de omologare de desemnare și că satisface cerințele prezentei legi și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia.  Autoritatea de omologare care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic în conformitate cu articolul 60 alineatul (2) consemnează conformitatea printr-o evaluare realizată de auditori independenți de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.  (4) Un serviciu tehnic intern acreditat respectă dispozițiile relevante ale prezentului articol. | Articolul 66 Evaluarea competențelor serviciilor tehnice  (1) Autoritatea de omologare de desemnare redactează un raport de evaluare care demonstrează că serviciul tehnic care și-a depus candidatura a fost evaluat în privința îndeplinirii cerințelor prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament. Acest raport poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare.  (2) Evaluarea aflată la baza raportului menționat la alineatul (1) se efectuează în conformitate cu dispozițiile stabilite într-un act delegat adoptat în temeiul articolului 65. Raportul de evaluare este revizuit cel puțin o dată la fiecare trei ani.  (3) Raportul de evaluare este comunicat Comisiei, la cerere. În asemenea cazuri și în cazul în care evaluarea nu se bazează pe un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare național care să certifice că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prezentului regulament, autoritatea de omologare de desemnare furnizează Comisiei documente justificative care certifică competențele serviciului tehnic și reglementările existente pentru a garanta că serviciul tehnic este monitorizat periodic de autoritatea de omologare de desemnare și că satisface cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.  Autoritatea de omologare care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic în conformitate cu articolul 63 alineatul (2) consemnează conformitatea printr-o evaluare realizată de auditori independenți de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.  (4) Un serviciu tehnic intern acreditat respectă dispozițiile relevante ale prezentului articol. | Articolul 62 Evaluarea competențelor serviciilor tehnice  (1) Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea întocmește un raport de evaluare prin care demonstrează că serviciul tehnic candidat a fost evaluat în ceea ce privește respectarea cerințelor din prezentul regulament și actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament. Acest raport poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare.  (2) Evaluarea care stă la baza raportului menționat la alineatul (1) se efectuează în conformitate cu dispozițiile stabilite într-un act delegat adoptat în temeiul articolului 61. Raportul de evaluare este revizuit cel puțin o dată la trei ani.  (3) Raportul de evaluare este comunicat Comisiei, la cerere. În cazurile în care evaluarea nu se bazează pe un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare național care să certifice că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prezentului regulament, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea furnizează Comisiei documente justificative care certifică competențele serviciului tehnic și măsurile luate pentru a garanta că serviciul tehnic este monitorizat periodic de autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea și că acesta satisface cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.  (4) Autoritatea de omologare care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic, în conformitate cu articolul 59 alineatul (2), documentează conformitatea printr-o evaluare efectuată de auditori independenți de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.  (5) Un serviciu tehnic intern acreditat respectă dispozițiile relevante ale prezentului articol. | Articolul 42 Evaluarea competențelor serviciilor tehnice  (1) Competențele menționate la articolul 41 sunt demonstrate printr-un raport de evaluare redactat de o autoritate competentă. Acesta poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare.  (2) Evaluarea pe care se bazează raportul menționat la alineatul (1) este realizată în conformitate cu prevederile apendicelui 2 la anexa V.  Raportul de evaluare este revizuit după o perioadă de maximum 3 ani.  (3) Raportul de evaluare este comunicat Comisiei, la cerere.  (4) Autoritatea de omologare care acționează în calitate de serviciu tehnic își demonstrează conformitatea prin documente justificative.  Acestea includ o evaluare realizată de auditori independenți de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod autonom față de personalul implicat în activitatea evaluată.  (5) Producătorul sau partea subcontractantă care acționează în numele acestuia, desemnată ca serviciu tehnic, respectă dispozițiile relevante ale prezentului articol. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 64 Procedurile de notificare  (1) Autoritatea de omologare notifică UNECE cu privire la denumirea, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități pentru fiecare serviciu tehnic pe care l-au desemnat, precum și cu privire la orice modificare ulterioară a acestor desemnări. Notificarea precizează pentru care dintre subiecte au fost desemnate serviciile tehnice.  (2) Un serviciu tehnic poate efectua activitățile menționate la articolul 60 alineatul (1) în numele autorității de omologare responsabile pentru omologarea de tip numai dacă a fost notificat de autoritatea de omologare.  (3) Același serviciu tehnic poate fi desemnat de mai multe autorități de omologare de desemnare și notificat de statele acestor autorități de omologare de desemnare, indiferent de categoria sau categoriile de activități pe care le va exercita în conformitate cu articolul 60 alineatul (1).  (4) Autoritatea de omologare este înștiințată cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse desemnării.  (5) În cazul în care, în aplicarea unui act delegat adoptat, trebuie desemnată o organizație specifică sau un organism competent a cărui activitate nu este inclusă în activitățile menționate la articolul 55 alineatul (1), notificarea se face în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.  (6) Autoritatea de omologare publică pe site-ul său internet o listă a serviciilor tehnice notificate în conformitate cu prezentul articol și detalii în ceea ce le privește. | Articolul 67 Procedurile de notificare  (1) Statele membre notifică Comisia cu privire la denumirea, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități pentru fiecare serviciu tehnic pe care l-au desemnat, precum și cu privire la orice modificare ulterioară a acestor desemnări. Notificarea precizează pentru care dintre subiectele enumerate în anexa II au fost desemnate serviciile tehnice.  (2) Un serviciu tehnic poate efectua activitățile menționate la articolul 63 alineatul (1) în numele autorității de omologare de desemnare responsabile pentru omologarea de tip numai dacă a fost notificat în prealabil Comisiei în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol.  (3) Același serviciu tehnic poate fi desemnat de mai multe autorități de omologare de desemnare și notificat de statele membre ale acestor autorități de omologare de desemnare, indiferent de categoria sau categoriile de activități pe care le va exercita în conformitate cu articolul 63 alineatul (1).  (4) Comisia este înștiințată cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse desemnării.  (5) În cazul în care, în aplicarea unui act enumerat în anexa II, trebuie desemnată o organizație specifică sau un organism competent a cărui activitate nu este inclusă în activitățile menționate la articolul 63 alineatul (1), notificarea se face în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.  (6) Comisia publică pe site-ul său internet o listă a serviciilor tehnice notificate în conformitate cu prezentul articol și detalii în ceea ce le privește. | Articolul 63 Procedurile de notificare  (1) Statele membre aduc la cunoștința Comisiei numele, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități ale fiecărui serviciu tehnic pe care l-au desemnat, precum și orice modificări ulterioare aduse acestor desemnări. Actul de notificare precizează pentru care dintre elementele enumerate în anexa I au fost desemnate serviciile tehnice.  (2) Un serviciu tehnic își poate exercita activitățile vizate la articolul 59 alineatul (1) în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea, responsabile pentru omologarea de tip dacă acest lucru a fost notificat în prealabil Comisiei, în conformitate cu prezentul articol alineatul (1).  (3) Același serviciu tehnic poate fi desemnat de mai multe autorități de omologare însărcinate cu desemnarea și notificat de statele membre de care aparțin aceste autorități de omologare însărcinate cu desemnarea, indiferent de categoria sau categoriile de activități pe care acesta le va desfășura în conformitate cu articolul 59 alineatul (1).  (4) Comisia este notificată cu privire la orice modificări ulterioare relevante legate de desemnare.  (5) În cazul în care, în aplicarea unui act menționat în anexa I, trebuie desemnată o organizație specifică sau un organism competent care să desfășoare o activitate ce nu este inclusă în activitățile menționate la articolul 59 alineatul (1), notificarea se face în conformitate cu prezentul articol.  (6) Comisia publică pe site-ul său o listă și detalii privind serviciile tehnice notificate în conformitate cu prezentul articol. | Articolul 43 Procedurile de notificare  (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. Statele membre informează Comisia cu privire la orice modificare ulterioară adusă acestora.  Actul de notificare menționează actele de reglementare relativ la care au fost desemnate serviciile tehnice.  (2) Un serviciu tehnic își poate exercita activitățile descrise la articolul 41 privind omologarea de tip numai dacă a fost notificat în prealabil Comisiei.  (3) Același serviciu tehnic poate fi desemnat și notificat de mai multe state membre, indiferent de categoria de activități pe care acesta le exercită.  (4) În cazul în care, în aplicarea unui act de reglementare, trebuie desemnată o organizație specifică sau un organism competent a cărui activitate nu este inclusă în activitățile menționate la articolul 41, notificarea se face în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.  (5) Comisia publică o listă și detaliile privind autoritățile de omologare și serviciile tehnice pe propria sa pagină de Internet. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 65 Modificări ale desemnărilor  (1) În cazul în care o autoritate de omologare de desemnare a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic desemnat de aceasta nu mai îndeplinește cerințele prevăzute sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de omologare de desemnare restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor respective. Autoritatea de omologare care a notificat acest serviciu tehnic informează în consecință imediat alte autorități cu privire la aceasta. Autoritatea de omologare modifică informațiile publicate în temeiul articolului 64 alineatul (6).  (2) În caz de retragere, restricționare sau suspendare a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare de desemnare ia măsurile adecvate pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv sunt fie prelucrate de un alt serviciu tehnic, fie puse la dispoziția autorității de omologare de desemnare sau a autorităților de supraveghere a pieței, la cererea acestora. | Articolul 68 Modificări ale desemnărilor  (1) În cazul în care o autoritate de omologare de desemnare a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic desemnat de aceasta nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de omologare de desemnare restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor respective. Statul membru care a notificat acest serviciu tehnic informează în consecință imediat Comisia cu privire la aceasta. Comisia modifică informațiile publicate în temeiul articolului 67 alineatul (6).  (2) În caz de retragere, restricționare sau suspendare a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare de desemnare ia măsurile adecvate pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv sunt fie prelucrate de un alt serviciu tehnic, fie puse la dispoziția autorității de omologare de desemnare sau a autorităților de supraveghere a pieței, la cererea acestora. | Articolul 64 Modificări ale desemnărilor  (1) În cazul în care o autoritate de omologare însărcinată cu desemnarea a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic desemnat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor. Statul membru care a notificat acest serviciu tehnic informează fără întârziere Comisia în acest sens. Comisia modifică în consecință informațiile publicate, menționate la articolul 63 alineatul (6).  (2) În caz de restricționare, suspendare sau retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea ia măsurile necesare pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv sunt fie tratate de un alt serviciu tehnic, fie sunt puse la dispoziția autorității de omologare însărcinate cu desemnarea sau a autorităților de supraveghere a pieței, la cererea acestora. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 66 Contestarea competenței serviciilor tehnice  (1) Autoritatea de omologare investighează toate cazurile în care se îndoiește sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli privind competența unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin.  (2) Autoritatea de omologare prezintă, la cerere, toate informațiile referitoare la temeiul desemnării sau la menținerea desemnării serviciului tehnic în cauză.  (3) Autoritatea de omologare se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.  (4) În cazul în care autoritatea de omologare constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea lui, aceasta informează în consecință autoritatea de omologare de desemnare în vederea stabilirii – a măsurilor corective necesare și solicită ca să ia măsurile corective respective, inclusiv retragerea desemnării, dacă este cazul. | Articolul 69 Contestarea competenței serviciilor tehnice  (1) Comisia investighează toate cazurile în care se îndoiește sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli privind competența unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin.  (2) Statul membru al autorității de omologare de desemnare prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la temeiul desemnării sau la menținerea desemnării serviciului tehnic în cauză.  (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 sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea lui, aceasta informează în consecință statul membru al autorității de omologare de desemnare în vederea stabilirii – în cooperare cu statul membru respectiv – a măsurilor corective necesare și solicită ca statul membru respectiv să ia măsurile corective respective, inclusiv retragerea desemnării, dacă este cazul. | Articolul 65 Contestarea competenței serviciilor tehnice  (1) Comisia investighează toate cazurile în care se îndoiește sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli privind competența unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin.  (2) Statul membru de care aparține autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la baza desemnării sau la menținerea desemnării serviciului tehnic în cauză.  (3) Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate în mod confidențial.  (4) În cazul în care Comisia constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea sa, ea informează statul membru de care aparține autoritate de omologare însărcinată cu desemnarea, în vederea adoptării, în cooperare cu statul membru respectiv, a măsurilor corective necesare și solicită statului membru respectiv să aplice aceste măsuri corective, inclusiv, dacă este necesar, să retragă desemnarea. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 67 Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice prestează categoriile de activități pentru care au fost desemnate în numele autorității de omologare de desemnare și în conformitate cu procedurile de evaluare și încercare prevăzute în prezenta lege și în actele în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia.  Serviciile tehnice supraveghează efectuarea încercărilor sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologarea sau pentru inspecțiile stabilite prin prezenta lege sau unul dintre actele de punere în aplicare adoptate, cu excepția cazului în care sunt permise proceduri alternative. Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate oficial de către autoritatea lor de omologare.  (2) În orice moment, serviciile tehnice:  (a) permit autorității lor de omologare de desemnare să observe serviciul tehnic în timpul evaluării conformității, după caz; și  (b) fără a aduce atingere articolului 58 alineatul (9) și articolului 68, furnizează la cerere autorității lor de omologare de desemnare informațiile privind categoriile lor de activități care intră în domeniul de aplicare al prezentei legi.  (3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de desemnare pentru ca autoritatea de omologare de desemnare să solicite producătorului să ia măsurile corective adecvate și, prin urmare, să nu elibereze certificatul de omologare de tip până când s-au luat măsurile corective adecvate de o manieră satisfăcătoare pentru autoritatea de omologare.  (4) În cazul în care, pe parcursul activității de monitorizare a conformității producției după eliberarea unui certificat de omologare de tip, un serviciu tehnic care acționează în numele unei autorități de omologare de desemnare constată că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu mai îndeplinește cerințele stabilite, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de desemnare. Autoritatea de omologare ia măsurile corespunzătoare. | Articolul 70 Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice prestează categoriile de activități pentru care au fost desemnate în numele autorității de omologare de desemnare și în conformitate cu procedurile de evaluare și încercare prevăzute în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II.  Serviciile tehnice supraveghează efectuarea încercărilor sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologarea sau pentru inspecțiile stabilite prin prezentul regulament sau unul dintre actele enumerate în anexa II, cu excepția cazului în care sunt permise proceduri alternative. Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate oficial de către autoritatea lor de omologare.  (2) În orice moment, serviciile tehnice:  (a) permit autorității lor de omologare de desemnare să observe serviciul tehnic în timpul evaluării conformității, după caz; și  (b) fără a aduce atingere articolului 61 alineatul (9) și articolului 71, furnizează la cerere autorității lor de omologare de desemnare informațiile privind categoriile lor de activități care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.  (3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite în prezentul regulament, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de desemnare pentru ca autoritatea de omologare de desemnare să solicite producătorului să ia măsurile corective adecvate și, prin urmare, să nu elibereze certificatul de omologare de tip până când s-au luat măsurile corective adecvate de o manieră satisfăcătoare pentru autoritatea de omologare.  (4) În cazul în care, pe parcursul activității de monitorizare a conformității producției după eliberarea unui certificat de omologare de tip, un serviciu tehnic care acționează în numele unei autorități de omologare de desemnare constată că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu mai îndeplinește cerințele prezentului regulament, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de desemnare. Autoritatea de omologare ia măsurile corespunzătoare prevăzute în articolul 33. | Articolul 66 Obligații privind activitatea serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice desfășoară tipurile de activități pentru care au fost desemnate în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea și în conformitate cu procedurile de evaluare și de încercare prevăzute în prezentul regulament și în actele menționate în anexa I.  Serviciile tehnice supraveghează încercările sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologare sau pentru inspecțiile specificate în prezentul regulament sau într-unul dintre actele enumerate la anexa I, cu excepția cazului în care sunt permise proceduri alternative. Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate în mod corespunzător de autoritatea lor de omologare.  (2) Serviciile tehnice iau, în orice moment, următoarele măsuri:  (a) permit autorității lor de omologare însărcinate cu desemnarea să asiste serviciul tehnic în cursul evaluării conformității, după caz; și  (b) fără a aduce atingere articolului 57 alineatul (9) și articolului 67, furnizează autorității lor de omologare însărcinate cu desemnarea informațiile care pot fi solicitate cu privire la categoriile lor de activități care intră sub incidența prezentului regulament.  (3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite în prezentul regulament, acesta informează autoritatea de omologare de desemnare pentru ca autoritatea de omologare de desemnare să solicite producătorului să ia măsurile corective adecvate și, ulterior, să nu elibereze un certificat de omologare de tip până când nu au fost luate măsurile corective necesare, solicitate de autoritatea de omologare.  (4) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității producției, după eliberarea certificatului de omologare de tip, un serviciu tehnic care acționează în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată nu mai respectă prezentul regulament, acesta informează, în consecință, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea. Autoritatea de omologare ia măsurile necesare, astfel cum este prevăzut la articolul 28. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 69 Obligații de informare ale serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice informează autoritățile lor de omologare de desemnare 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 de desemnare, 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 activitățile transfrontaliere și subcontractările. | Articolul 71 Obligații de informare ale serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice informează autoritățile lor de omologare de desemnare 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 de desemnare, 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 activitățile transfrontaliere și subcontractările. | Articolul 67 Obligații privind informarea serviciilor tehnice  (1) Serviciile tehnice informează autoritățile de omologare însărcinate cu desemnarea cu privire la:  (a) orice neconformitate observată care poate implica refuzarea, restricționarea, suspendarea sau retragerea certificatului de omologare de tip;  (b) orice circumstanțe care afectează domeniul de aplicare și condițiile desemnării lor;  (c) orice cerere de informare cu privire la activitățile lor, primită de la autoritățile de supraveghere a pieței.  (2) La cererea autorității de omologare însărcinate cu desemnarea, serviciile tehnice furnizează informații privind activitățile care fac obiectul desemnării, precum și privind orice altă activitate desfășurată, inclusiv activitățile și subcontractările transfrontaliere. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL XVIII  ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI ACTE DELEGATE | CAPITOLUL XVII  ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI ACTE DELEGATE | CAPITOLUL XVII  ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI ACTE DELEGATE | CAPITOLUL XV  MĂSURI DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI MODIFICĂRI |  |  |  |  |
| Articolul 70 Acte de punere în aplicare  În vederea atingerii obiectivelor prezentei legi și în vederea stabilirii de condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei legi, autoritatea de omologare va aproba acte de punere în aplicare stabilind următoarele măsuri de punere în aplicare:  (a) modelul pentru declarația producătorului cu privire la anduranța sistemelor, pieselor și echipamentelor de importanță critică pentru siguranța în funcționare;  (b) modele pentru documentul informativ și pentru dosarul informativ;  (c) sistemul de numerotare a certificatelor de omologare de tip;  (d) modelul pentru certificatul de omologare de tip;  (e) modelul de fișă a rezultatelor încercărilor anexată la certificatul de omologare de tip;  (f) modelul pentru lista de cerințe sau acte aplicabile;  (g) cerințele generale pentru formatul raportului de încercare;  (h) modelul pentru certificatul de conformitate;  (i) modelul pentru marca de omologare de tip;  (j) autorizațiile de acordare a omologărilor de tip care acordă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte;  (k) modelul pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate în privința noilor tehnologii sau noilor concepte;  (l) autorizațiile acordate de a extinde omologarea de tip;  (m) lista pieselor și echipamentelor;  (n) modelul și sistemul de numerotare pentru certificatul menționat la articolul 44 alineatul (3), precum și toate aspectele legate de procedura de autorizare menționate la articolul respectiv;  (o) modelul pentru certificatul care reprezintă dovada conformității către autoritatea de omologare. | Articolul 72 Acte de punere în aplicare  În vederea atingerii obiectivelor prezentului regulament și în vederea stabilirii de condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2), acte de punere în aplicare stabilind următoarele măsuri de punere în aplicare:  (a) modelul pentru declarația producătorului cu privire la anduranța sistemelor, pieselor și echipamentelor de importanță critică pentru siguranța în funcționare menționată la articolul 22 alineatul (7);  (b) modele pentru documentul informativ și pentru dosarul informativ menționate la articolul 27 alineatul (4);  (c) sistemul de numerotare a certificatelor de omologare UE de tip menționate la articolul 29 alineatul (4);  (d) modelul pentru certificatul de omologare UE de tip menționat la articolul 30 alineatul (2);  (e) modelul de fișă a rezultatelor încercărilor anexată la certificatul de omologare UE de tip menționată la articolul 30 alineatul (3);  (f) modelul pentru lista de cerințe sau acte aplicabile menționate la articolul 30 alineatul (6);  (g) cerințele generale pentru formatul raportului de încercare menționat la articolul 32 alineatul (1);  (h) modelul pentru certificatul de conformitate menționat la articolul 38 alineatul (2);  (i) modelul pentru mărca de omologare UE de tip menționată la articolul 39 alineatul (3);  (j) autorizațiile de acordare a omologărilor UE de tip care acordă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte, menționate la articolul 40 alineatul (3);  (k) modelul pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate în privința noilor tehnologii sau noilor concepte menționate la articolul 40 alineatul (4);  (l) autorizațiile acordate statelor membre de a extinde omologarea de tip, menționată la articolul 41 alineatul (2);  (m) lista pieselor și echipamentelor, menționată la articolul 50 alineatul (2);  (n) modelul și sistemul de numerotare pentru certificatul menționat la articolul 51 alineatul (3), precum și toate aspectele legate de procedura de autorizare menționate la articolul respectiv;  (o) modelul pentru certificatul care reprezintă dovada conformității către autoritatea de omologare, menționat la articolul 57 alineatul (8). | Articolul 68 Acte de punere în aplicare  În vederea atingerii obiectivelor din prezentul regulament și pentru a stabili condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 69 alineatul (2), acte de punere în aplicare care stabilesc următoarele dispoziții de aplicare:  (a) modele pentru documentul informativ și pentru dosarul informativ menționate la articolul 22;  (b) sistemul de numerotare a certificatelor de omologare UE de tip menționat la articolul 24 alineatul (4);  (c) modelul pentru certificatul de omologare UE de tip menționat la articolul 25 alineatul (2);  (d) modelul pentru fișa cu rezultatele încercărilor anexată la certificatul de omologare UE de tip, menționat la articolul 25 alineatul (3) litera (a);  (e) modelul pentru lista cerințelor sau a actelor menționate la articolul 25 alineatul (6);  (f) cerințele generale pentru formatul raportului de încercare menționat la articolul 27 alineatul (1);  (g) modelul pentru certificatul de conformitate menționat la articolul 33 alineatul (2);  (h) modelul pentru marca de omologare UE de tip menționată la articolul 34;  (i) autorizațiile de a acorda omologări UE de tip care scutesc noile tehnologii sau noile concepte menționate la articolul 35 alineatul (3);  (j) modelele pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate în ceea ce privește noile tehnologii sau noile concepte menționate la articolul 35 alineatul (4);  (k) autorizațiile acordate statelor membre de a extinde omologarea de tip menționată la articolul 36 alineatul (2);  (l) lista pieselor sau echipamentelor menționată la articolul 45 alineatul (2);  (m) modelul și sistemul de numerotare pentru certificatul menționat la articolul 46 alineatul (3), precum și aspectele legate de procedura de autorizare menționată la articolul respectiv;  (n) modelul pentru certificatul care oferă autorității de omologare dovada conformității, astfel cum este prevăzut la articolul 53 alineatul (8). | Articolul 39 Măsuri de punere în aplicare și modificări la prezenta directivă și la directivele și regulamentele individuale  (1) Comisia adoptă măsurile necesare pentru aplicarea fiecărei directive individuale sau a fiecărui regulament individual, în conformitate cu normele prevăzute în fiecare directivă sau regulament vizat.  (2) Comisia adoptă modificări la anexa la prezenta directivă sau la dispozițiile directivelor sau ale regulamentelor individuale enumerate în partea I a anexei IV, cu scopul de a le adapta la evoluția cunoștințelor științifice și tehnice sau la nevoile specifice ale persoanelor cu handicap.  (3) Comisia adoptă modificări la prezenta directivă pentru a stabili cerințele tehnice pentru vehiculele în serii mici, vehiculele omologate în cadrul procedurii de omologare individuale și vehiculele cu destinații speciale.  (4) În cazul în care Comisia este informată asupra unor riscuri grave pentru utilizatorii rutieri sau pentru mediul înconjurător, care impun măsuri urgente, poate modifica dispozițiile directivelor sau ale regulamentelor individuale enumerate în partea I a anexei IV.  (5) Comisia adoptă modificările care sunt necesare în interesul unei bune administrații și, în special, cele impuse de asigurarea coerenței directivelor sau a regulamentelor individuale enumerate în partea I a anexei IV, fie între acestea, fie cu alte acte de drept comunitar.  (6) În cazul în care, în aplicarea Deciziei 97/836/CE, sunt adoptate noi regulamente CEE-ONU sau modificări la regulamentele CEE-ONU existente la care a aderat Comunitatea, Comisia modifică anexele la prezenta directivă în mod corespunzător.  (7) Fiecare directivă individuală nouă sau regulament individual nou introduce modificările necesare în anexele la prezenta directivă.  (8) Anexele la prezenta directivă pot fi modificate prin regulamente.  (9) Măsurile menționate în prezentul articol sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2), deoarece acestea sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive sau ale directivelor și ale regulamentelor individuale, inter alia, prin completarea acestora. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
|  | Articolul 73 Procedura comitetului  (1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule instituit prin articolul 40 din Directiva 2007/46/CE. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.  (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.  În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. | Articolul 69 Procedura comitetului  (1) Comisia este asistată de „Comitetul tehnic – vehicule agricole” (TC-AV). Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.  (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.  În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. | Articolul 40 Comitetul  (1) Comisia este asistată de un comitet denumit „Comitetul tehnic – autovehicule” (CTAV).  (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.  (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.  Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
|  | Articolul 74 Modificarea anexelor  Fără a aduce atingere celorlalte dispoziții ale prezentului regulament referitoare la modificare anexelor sale, se conferă Comisiei și competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75, cu privire la modificarea:  ►C1 (i) anexei II părțile B și C1 în cazul ◄ introducerii de cerințe suplimentare privind siguranța în funcționare și construcția vehiculelor pentru subcategoria L7e-A, vehicule rutiere grele de tip „Quad”;  (ii) anexelor II și V pentru a introduce referințe la actul de reglementare și rectificative;  (iii) anexei V partea B pentru a schimba carburanții de referință aplicabili;  (iv) anexei VI părțile C și D pentru a ține seama de rezultatele studiului menționat la articolul 23 alineatul (4) și de adoptarea unor regulamente ale CEE-ONU. | Articolul 70 Modificarea anexelor  Fără a aduce atingere prevederilor prezentului regulament legate de modificarea anexelor sale, Comisia este împuternicită, de asemenea, să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 referitor la modificările aduse anexei I, pentru a introduce referințele actului de reglementare și pentru a lua în considerare rectificările. |  | **Incompatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate prin acte secundare, ulterior aprobării legii. |
| Articolul 71 Exercitarea competențelor de punere în aplicare  Competența de a aproba acte de punere în aplicare este conferită autorității de omologare. | Articolul 75 Exercitarea competențelor delegate  (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.  (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 18 alineatul (3), articolul 20 alineatul (2), articolul 21 alineatul (5), articolul 22 alineatele (5) și (6), articolul 23 alineatele (6) și (12), articolul 24 alineatul (3), articolul 25 alineatul (8), articolul 32 alineatul (6), articolul 33 alineatul (6), articolul 50 alineatul (4), articolul 54 alineatul (3), articolul 57 alineatul (12) și articolele 65 și 74 i se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 22 martie 2013.  (3) Delegarea competențelor menționată la articolul 18 alineatul (3), articolul 20 alineatul (2), articolul 21 alineatul (5), articolul 22 alineatele (5) și (6), articolul 23 alineatele (6) și (12), articolul 24 alineatul (3), articolul 25 alineatul (8), articolul 32 alineatul (6), articolul 33 alineatul (6), articolul 50 alineatul (4), articolul 54 alineatul (3), articolul 57 alineatul (12) și articolele 65 și 74 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.  (4) Imediat după ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.  (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 18 alineatul (3), articolului 20 alineatul (2), articolului 21 alineatul (5), articolului 22 alineatele (5) și (6), articolului 23 alineatele (6) și (12), articolului 24 alineatul (3), articolului 25 alineatul (8), articolului 32 alineatul (6), articolului 33 alineatul (6), articolului 50 alineatul (4), articolului 54 alineatul (3), articolului 57 alineatul (12) și articolelor 65 și 74 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Această perioadă se extinde cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului. | Articolul 71 Exercitarea delegării  (1) Se deleagă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva respectării condițiilor prevăzute la prezentul articol.  (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 17 alineatul (5), articolul 18 alineatul (4), articolul 19 alineatul (6), articolul 20 alineatul (8), articolul 27 alineatul (6), articolul 28 alineatul (6), articolul 45 alineatul (4), articolul 49 alineatul (3), articolul 53 alineatul (12), articolul 61 și articolul 70 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 22 martie 2013.  (3) Delegarea competențelor prevăzută la articolul 17 alineatul (5), articolul 18 alineatul (4), articolul 19 alineatul (6), articolul 20 alineatul (8), articolul 27 alineatul (6), articolul 28 alineatul (6), articolul 45 alineatul (4), articolul 49 alineatul (3), articolul 53 alineatul (12), articolul 61 și articolul 70 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare publicării sale în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.  (4) Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia notifică simultan Parlamentului European și Consiliului acest lucru.  (5) Un act delegat adoptat în conformitate cu articolul 17 alineatul (5), articolul 18 alineatul (4), articolul 19 alineatul (6), articolul 20 alineatul (8), articolul 27 alineatul (6), articolul 28 alineatul (6), articolul 45 alineatul (4), articolul 49 alineatul (3), articolul 53 alineatul (12), articolul 61 și articolul 70 intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu au formulat obiecții la acesta în termen de două luni de la data notificării actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu intenționează să formuleze obiecții. La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, această perioadă de obiecții se prelungește cu două luni. |  | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| CAPITOLUL XIX  DISPOZIȚII FINALE | CAPITOLUL XVIII  DISPOZIȚII FINALE | CAPITOLUL XVIII  DISPOZIȚII FINALE | CAPITOLUL XVII  DISPOZIȚII FINALE |  |  |  |  |
|  |  |  | Articolul 45 Datele de aplicare pentru omologarea CE de tip  (1) În ceea ce privește omologarea CE de tip, statele membre acordă omologarea CE noilor tipuri de vehicule începând cu datele specificate în anexa XIX.  (2) La solicitarea producătorului, statele membre pot acorda o omologare CE noilor tipuri de vehicule începând cu 29 aprilie 2009.  (3) Până la datele menționate în a patra coloană a tabelului de la anexa XIX, articolul 26 alineatul (1) nu se aplică noilor vehicule pentru care a fost acordată o omologare națională înaintea datelor specificate în a treia coloană a tabelului sau vehiculelor pentru care nu a existat omologare.  (4) La cererea producătorului și până la datele specificate în tabelul din anexa XIX, coloana 3, rândurile 6 și 9, statele membre continuă să acorde omologări naționale de tip, ca o alternativă la omologarea CE de tip, pentru vehiculele din categoria M2 sau M3, cu condiția ca respectivele vehicule, sistemele lor, componentele și unitățile tehnice separate să fi fost omologate de tip în conformitate cu actele de reglementare enumerate în partea I din anexa IV la prezenta directivă.  (5) Prezenta directivă nu anulează nicio omologare CE de tip acordată vehiculelor din categoria M1 înainte de 29 aprilie 2009 și nici nu împiedică extinderea omologărilor respective.  6) În ceea ce privește omologarea CE a noilor tipuri de sisteme, componente sau unități tehnice separate, statele membre aplică prezenta directivă de la 29 aprilie 2009.  Prezenta directivă nu anulează nicio omologare CE de tip acordată sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 29 aprilie 2009 și nici nu împiedică extinderea omologărilor respective. | **Parțial compatibil** | Prevederile cu privire la modul de implementare a prevederilor sunt stabilite în art. 73 al Legii. | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 72 Sancțiuni  (1) Guvernul va elabora și prezenta spre aprobare Parlamentului sancțiuni pentru încălcarea de către un operator economic a prezentului regulament și a actelor de punere în aplicare sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentei legi. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.  (2) Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ:  (a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare în fabrică;  (b) falsificarea rezultatelor la încercările pentru omologarea de tip;  (c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau la refuzarea sau retragerea omologării de tip;  (d) utilizarea dispozitivelor de invalidare;  (e) refuzul de a acorda accesul la informații;  (f) punerea la dispoziție pe piață, de către operatorii economici, de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care trebuie să facă obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de către aceștia de documente sau marcaje în acest scop. | Articolul 76 Sancțiuni  (1) Statele membre stabilesc sancțiuni pentru încălcarea de către un operator economic a prezentului regulament și a actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile sunt puse în aplicare. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre informează Comisia în legătură cu dispozițiile menționate până la 23 martie 2015 și îi comunică fără întârziere orice modificare ulterioară adusă acestora.  (2) Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ:  (a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare în fabrică;  (b) falsificarea rezultatelor la încercările pentru omologarea de tip;  (c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau la refuzarea sau retragerea omologării de tip;  (d) utilizarea dispozitivelor de invalidare;  (e) refuzul de a acorda accesul la informații;  (f) punerea la dispoziție pe piață, de către operatorii economici, de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care trebuie să facă obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de către aceștia de documente sau marcaje în acest scop. | Articolul 72 Sancțiuni  (1) Statele membre stabilesc sancțiunile în cazul încălcării prezentului regulament și a actelor sale delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament de către operatorii economici. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre informează Comisia despre dispozițiile în cauză până la 23 martie 2015 și îi comunică fără întârziere orice modificare ulterioară a acestor dispoziții de natură să le afecteze.  (2) Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ:  (a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare de pe piață;  (b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea de tip sau privind conformitatea în funcționare;  (c) disimularea datelor sau specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în service, refuzarea sau retragerea omologării de tip;  (d) utilizarea dispozitivelor de manipulare;  (e) refuzul de a permite accesul la informații;  (f) punerea la dispoziție pe piață de către operatorii economici de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care trebuie să facă obiectul omologării, dar care nu sunt omologate sau falsificarea de către aceștia de documente sau marcaje în acest scop. | Articolul 46 Sancțiunile  Statele membre determină sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor prezentei directive, în special a restricțiilor cuprinse sau care rezultă din articolul 31, și a actelor de reglementare enumerate în partea I a anexei IV și iau toate măsurile necesare pentru punerea în practică a acestora. Sancțiunile stabilite trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Comisiei îi sunt notificate de către statele membre aceste dispoziții până la 29 aprilie 2009, precum și orice modificări ulterioare aduse acestora, cât mai curând posibil. | **Compatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
| Articolul 73 Dispoziții tranzitorii  (1) Prezenta lege intră în vigoare la 01.01.2020.  (2) Fără a aduce atingere altor dispoziții ale prezentei legi, prezenta lege nu invalidează nici o omologare de tip acordată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de data intrării în vigoare a prezentei legi.  (3) Sub rezerva unor dispoziții contrare, omologările de tip acordate vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate rămân în vigoare pentru tipurile de vehicule existente.  (4) Prezenta Lege creează cadrul legal pentru aplicarea cerințelor tehnice prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 60 din 2 martie 2013  (5) Guvernul, în termen de 24 luni de la data publicării prezentei legi va aduce actele sale normative în conformitate cu prezenta lege. | Articolul 77 Dispoziții tranzitorii  (1) Fără a aduce atingere altor dispoziții ale prezentului regulament, prezentul regulament nu invalidează nicio omologare UE de tip acordată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 1 ianuarie 2016.  (2) Sub rezerva unor dispoziții contrare, omologările UE de tip acordate vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în temeiul actelor menționate la articolul 81 alineatul (1) rămân în vigoare până la datele specificate în anexa IV pentru tipurile de vehicule existente.  (3) Prin derogare de la prezentul regulament, noile tipuri de vehicule din categoriile L1e, L2e și L6e sau noile sisteme, componente sau unități tehnice separate destinate acestor tipuri de vehicule continuă să fie omologate de tip în temeiul Directivei 2002/24/CE până la 31 decembrie 2016.  (4) Autoritățile de omologare continuă să acorde extinderi de omologări pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate menționate la alineatul (1) în conformitate cu Directiva 2002/24/CE și cu oricare dintre directivele enumerate la articolul 81 alineatul (1). Totuși, aceste omologări nu sunt folosite pentru obținerea unei omologări de tip pentru întregul vehicul în temeiul prezentului regulament.  (5) Prin derogare de la Directiva 2002/24/CE, omologarea de tip se acordă până la 31 decembrie 2015 și vehiculelor care respectă prezentul regulament și actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament referitoare la ►C1 cerințele privind performanțele de mediu și de propulsie ◄ menționate în anexa II partea A.  În acest caz, autoritățile naționale nu interzic, nu limitează și nu împiedică înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculelor care respectă omologarea de tip. | Articolul 73 Dispoziții tranzitorii  (1) Fără a aduce atingere altor prevederi din prezentul regulament, prezentul regulament nu invalidează nicio omologare UE de tip acordată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 1 ianuarie 2016.  (2) Autoritățile de omologare continuă să acorde prelungirea omologărilor pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate menționate la alineatul (1) în conformitate cu Directiva 2003/37/CE și oricare din directivele enumerate la articolul 76 alineatul (1). Totuși, aceste omologări nu sunt utilizate în scopul obținerii unei omologări de tip a întregului vehicul, în temeiul prezentului regulament.  (3) Prin derogare de la prezentul regulament, noile sisteme, componente, unități tehnice separate sau vehicule care au primit omologarea de tip a întregului vehicul, în conformitate cu Directiva 2003/37/CE, pot fi în continuare înregistrate, introduse pe piață sau puse în funcțiune până la 31 decembrie 2017. Noile vehicule care nu au făcut obiectul omologării de tip în temeiul Directivei 2003/37/CE pot continua, de asemenea, să fie înregistrate sau să fie puse în funcțiune până la acea dată, în conformitate cu legislația din statul membru în care acestea au fost puse în funcțiune sau înmatriculate.  Într-un astfel de caz, autoritățile naționale nu interzic, nu restricționează și nu împiedică înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în funcțiune a vehiculelor care corespund tipului aprobat. | Articolul 44 Dispoziții tranzitorii  (1) În așteptarea modificărilor necesare la prezenta directivă, cu scopul de a include vehiculele care nu sunt încă reglementate sau de a completa dispozițiile administrative și tehnice privind omologarea de tip a vehiculelor, altele decât cele din categoria M1, produse în serii mici, și de a stabili dispoziții administrative și tehnice armonizate privind procedura de omologare individuală, și în așteptarea expirării perioadelor tranzitorii prevăzute la articolul 45, statele membre continuă să acorde acestor vehicule omologări naționale, cu condiția ca aceste omologări să se bazeze pe cerințele tehnice armonizate prevăzute în prezenta directivă.  (2) La solicitarea producătorului sau, în cazul omologării individuale, a proprietarului vehiculului și pe baza prezentării informațiilor solicitate, statul membru vizat completează și eliberează certificatul de omologare de tip sau, după caz, certificatul de omologare individuală. Certificatul se eliberează solicitantului.  În ceea ce privește vehiculele de același tip, celelalte state membre acceptă o copie conformă cu originalul ca dovadă că încercările necesare au fost efectuate.  (3) În cazul în care un anumit vehicul care face obiectul unei omologări individuale trebuie înmatriculat într-un alt stat membru, acest stat membru poate solicita autorității de omologare care a acordat omologarea individuală orice informații suplimentare detaliate privind natura cerințelor tehnice îndeplinite de vehiculul în cauză.  (4) În așteptarea armonizării sistemelor de înmatriculare și de impozitare ale statelor membre pentru vehiculele reglementate de prezenta directivă, statele membre pot utiliza codurile naționale pentru a facilita înmatricularea și impozitarea pe teritoriul lor. În acest scop, statele membre pot subdiviza versiunile prezentate în anexa III partea II, cu condiția ca datele utilizate pentru această subdivizare să fie indicate expres în dosarul de omologare sau să poată fi deduse din acesta printr-un simplu calcul. | **Parțial Compatibil** | Calendarul de implementare a fost ajustat conform capacităților de implementarea a RM | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Aplicabil după aprobarea Legii și reglementărilor secundare. |
|  | Articolul 78 Raport  (1) Până la 31 decembrie 2020, statele membre informează Comisia în privința aplicării procedurilor de omologare de tip stabilite în prezentul regulament.  (2) Pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport referitor la aplicarea prezentului regulament până la 31 decembrie 2021. În special, raportul examinează dacă, pe baza experienței câștigate în urma aplicării prezentului regulament, ar trebui să se introducă în capitolul X și dispoziții referitoare la omologarea UE de tip a seriilor mici. În cazul în care consideră că acest lucru este necesar, Comisia prezintă o propunere în acest sens. | Articolul 74 Raport  (1) Până la 31 decembrie 2019, statele membre informează Comisia cu privire la punerea în aplicare a procedurilor de omologare de tip prevăzute în prezentul regulament.  (2) Pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia prezintă în fața Parlamentului European și a Consiliului un raport privind stadiul aplicării prezentului regulament până la 31 decembrie 2020. | Articolul 47 Evaluarea  (1) Cel târziu la 29 aprilie 2011, statele membre informează Comisia cu privire la punerea în aplicare a procedurilor de omologare de tip prevăzute de prezenta directivă și, în special, a procedurii de omologare în mai multe etape. După caz, Comisia propune modificările pe care le consideră necesare pentru a îmbunătăți procesul de omologare de tip.  (2) Pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia prezintă în fața Parlamentului European și a Consiliului stadiul aplicării prezentei directive până la 29 octombrie 2011. După caz, Comisia poate propune amânarea datelor de punere în aplicare menționate la articolul 45. | **Inaplicabil** | Prevederile menționate sunt aplicabile doar statelor membre UE | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate după aderarea la UE. |
|  | Articolul 79 Revizuirea sistemelor de frânare avansate  (1) Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la 31 decembrie 2019.  (2) Raportul respectiv examinează obligația de a monta un sistem de frânare antiblocare și un sistem de frânare combinat suplimentar, la alegerea producătorului, pe motocicletele din subcategoria L3e-A1. Raportul se bazează pe evaluarea fezabilității tehnice a unei asemenea cerințe, pe o analiză costuri-beneficii, pe o analiză a accidentelor rutiere și pe o consultare a părților interesate relevante. Raportul ține seama, de asemenea, de normele europene și internaționale conexe existente.  (3) În scopul raportului prevăzut la alineatul (2), statele membre furnizează Comisiei, până la 31 decembrie 2017, statistici referitoare la accidentele rutiere ale motocicletelor respective pentru ultimii patru ani, care se bazează pe clasificarea vehiculelor din anexa I și pe tipul de sistem de frânare avansat montat.  (4) Pe baza rezultatelor raportului, Comisia stabilește dacă este necesar să prezinte o propunere legislativă referitoare la montarea obligatorie a unor sisteme de frânare avansate pe subcategoriile de vehicule respective. | Articolul 75 Revizuire  (1) Până la 31 decembrie 2022, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la subiectele menționate la alineatul (3).  (2) Raportul se bazează pe o consultare cu părțile interesate relevante și ia în considerare standardele europene și internaționale existente în materie.  (3) Până la 31 decembrie 2021, statele membre prezintă Comisiei un raport privind:  (a) numărul de omologări individuale acordate pe an vehiculelor care fac obiectul prezentului regulament înainte de prima lor înregistrare de către autoritățile naționale din statul membru respectiv, de la 1 ianuarie 2016;  (b) criteriile naționale pe care s-au bazat aceste omologări, în cazul în care aceste criterii s-au îndepărtat de la cerințele obligatorii pentru omologarea UE de tip.  (4) Raportul este însoțit, după caz, de propuneri legislative și examinează includerea omologărilor individuale în prezentul regulament, pe baza unor cerințe armonizate. |  | **Inaplicabil** | Prevederile menționate sunt aplicabile doar statelor membre UE | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate după aderarea la UE. |
|  |  |  | Articolul 48 Transpunerea  (1) Statele membre adoptă și publică actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive înainte de 29 aprilie 2009. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.  Statele membre pun în aplicare aceste acte începând cu 29 aprilie 2009.  Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Actele includ, de asemenea, o mențiune potrivit căreia trimiterile din cadrul actelor cu putere de lege și al actelor administrative în vigoare la directiva abrogată prin prezenta directivă trebuie interpretate ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre decid cum se fac astfel de trimiteri și cum este formulată mențiunea.  (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. |  |  |  |  |
|  | Articolul 80 Revizuirea omologărilor individuale de vehicule  (1) Comisia prezintă, până la 31 decembrie 2022, un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la subiectele menționate la alineatul (3).  (2) Raportul trebuie să se bazeze pe o consultare cu părțile interesate relevante și ia în considerare standardele europene și internaționale existente în materie.  (3) Statele membre transmit Comisiei, până la 31 decembrie 2021, un raport cu privire la:  (a) numărul de omologări individuale acordate vehiculelor din categoria L înainte de prima lor înmatriculare per an de autoritățile naționale ale statului membru respectiv începând cu 1 ianuarie 2016;  (b) criteriile naționale pe care s-au bazat aceste omologări de tip, în măsura în care aceste criterii s-au abătut de la cerințele obligatorii pentru omologarea UE de tip.  (4) Raportul este însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative și examinează includerea în prezentul regulament a omologărilor individuale pe baza unor cerințe armonizate. |  |  | **Inaplicabil** | Prevederile menționate sunt aplicabile doar statelor membre UE | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate după aderarea la UE. |
|  | Articolul 81 Abrogare  (1) Fără a aduce atingere articolului 77 din prezentul regulament, Directiva 2002/24/CE, precum și Directivele 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE și 2009/139/CE se abrogă începând cu 1 ianuarie 2016.  (2) Trimiterile la directivele abrogate se consideră drept trimiteri la prezentul regulament și se interpretează, în ceea ce privește Directiva 2002/24/CE, în conformitate cu tabelul de corespondență prezentat în anexa IX. | Articolul 76 Abrogare  (1) Fără a aduce atingere articolului 73 alineatul (2) din prezentul regulament, Directiva 2003/37/CE, precum și Directivele 74/347/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/537/CEE, 78/764/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE, 87/402/CEE, 2000/25/CE, 2009/57/CE, 2009/58/CE, 2009/59/CE, 2009/60/CE, 2009/61/CE, 2009/63/CE, 2009/64/CE, 2009/66/CE, 2009/68/CE, 2009/75/CE, 2009/76/CE și 2009/144/CE se abrogă începând cu 1 ianuarie 2016.  (2) Referirile la directivele abrogate se consideră drept referiri la prezentul regulament și se interpretează, în ceea ce privește Directiva 2003/37/CE, în conformitate cu tabelul de corelare prezentat în anexa III. | Articolul 49 Abrogarea  Directiva 70/156/CEE se abrogă de la 29 aprilie 2009, fără să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenele pentru transpunerea în dispoziții de drept intern și aplicarea directivelor conținute în partea B a anexei XX.  Referirile la directiva abrogată se interpretează ca referiri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa XXI. | **Inaplicabil** | Legea instituie un mecanism nou care anterior nu a fost realizat la nivel național. | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
|  | Articolul 82 Intrare în vigoare și aplicare  (1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.  (2) Se aplică de la 1 ianuarie 2016.  De la data de 22 martie 2013, autoritățile naționale nu refuză acordarea omologării UE de tip sau omologării naționale de tip unui nou tip de vehicul și nu pot interzice înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în exploatare a unui vehicul nou dacă vehiculul respectiv 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. | Articolul 78 Intrare în vigoare și aplicare  (1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.  (2) Prezentul regulament se aplică de la 1 ianuarie 2016.  Din 22 martie 2013, autoritățile naționale nu refuză acordarea unei omologări UE de tip sau a unei omologări naționale pentru un nou tip de vehicul sau nu interzic înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în funcțiune a unui nou vehicul, în cazul în care vehiculul respectiv respectă prezentul regulament, precum și actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în cazul în care un producător solicită acest lucru.  Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. | Articolul 50 Intrarea în vigoare  Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. | **Parțial compatibil** | Prevederile cu privire la modul de implementare a prevederilor sunt stabilite în art. 73 al Legii. | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |  |
|  | LISTA ANEXELOR | LISTA ANEXELOR | LISTA ANEXELOR | **Incompatibil** |  | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** | Prevederile urmează a fi armonizate prin acte secundare, ulterior aprobării legii. |