

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 29.2.2008  
COM(2008) 100 final

2008/0044 (COD)

Propunere de

**DIRECTIVĂ .../.../CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**din [...]**

**Ö privind Ö inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

(prezentată de Comisie)

Propunere de

**DIRECTIVĂ .../.../CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**din [...]**

**privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora**

(reformare)

## EXPUNERE DE MOTIVE

1. La 1 aprilie 1987, Comisia a dat instrucțiuni<sup>1</sup> serviciilor sale de a realiza codificarea tuturor actelor legislative cel mai târziu după a zecea lor modificare, menționând că este vorba despre o cerință minimală și că, în vederea clarității și a bunei înțelegeri a legislației comunitare, serviciile responsabile ar trebui să codifice textele la intervale și mai scurte.
2. Codificarea Directivei 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora<sup>2</sup> a fost inițiată de către Comisie. Noua directivă trebuia să se substituie diverselor acte care îi sunt încorporate.<sup>3</sup>
3. Între timp, Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei<sup>4</sup> a fost modificată prin Decizia 2006/512/CE, care a introdus procedura de reglementare cu control pentru măsurile cu caracter general concepute în vederea modificării unor elemente neesențiale ale unui act de bază adoptat în conformitate cu procedura menționată la articolul 251 din tratat, inclusiv prin eliminarea unora dintre aceste elemente sau prin completarea actului prin adăugarea unor noi elemente neesențiale.
4. În conformitate cu Declarația comună a Parlamentului European, a Consiliului și a Comisiei<sup>5</sup> privind Decizia 2006/512/CE, pentru ca această nouă procedură să fie aplicabilă actelor deja în vigoare adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, acestea trebuie să fie adaptate în conformitate cu procedurile aplicabile.
5. Prin urmare, este necesar să se transforme codificarea Directivei 96/96/CE într-o reformare, în vederea inserării modificărilor necesare pentru adaptarea la procedura de reglementare cu control.

---

<sup>1</sup> COM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Efectuată în conformitate cu Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu – Codificarea acquis-ului comunitar, COM(2001) 645 final.

<sup>3</sup> A se vedea anexa III, partea A la prezenta propunere.

<sup>4</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie astfel cum a fost modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

<sup>5</sup> JO C 255, 21.10.2006, p. 1.

---

↓ 96/96/CE (adaptat)

2008/0044 (COD)

Propunere de

**DIRECTIVĂ .../.../CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**din [...]**

**⊗ privind ⊗ inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul ⊗ 71 ⊗,

având în vedere propunerea Comisiei<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>2</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>3</sup>,

în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat<sup>4</sup>,

întrucât:

---

↓ nou

(1) Directiva 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora<sup>5</sup> a fost modificată de mai multe ori și în mod substanțial<sup>6</sup>. Din motive de claritate, ar trebui, cu ocazia noilor modificări, să se procedeze la reformarea directivei menționate.

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

<sup>3</sup> JO C , , p. .

<sup>4</sup> JO C , , p. .

<sup>5</sup> JO L 46, 17.2.1997, p. 1. Directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

<sup>6</sup> A se vedea anexa III, partea A.

---

↓ 96/96/CE considerentul 2

- (2) În cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, circulația rutieră a anumitor vehicule în spațiul comunitar trebuie să se desfășoare în cele mai bune condiții, în ceea ce privește atât siguranța, cât și concurența între transportatorii din statele membre.

---

↓ 96/96/CE considerentul 3

- (3) Dezvoltarea circulației rutiere și, ca urmare, creșterea pericolelor și a noxelor face ca toate statele membre să se confrunte cu probleme de siguranță similare în ceea ce privește natura și gravitatea acestora.

---

↓ 96/96/CE considerentul 6

- (4) Controalele efectuate pe parcursul duratei de viață a unui vehicul trebuie să fie relativ simple, rapide și necostisitoare.

---

↓ 96/96/CE considerentul 7  
(adaptat)

- (5) Normele și metodele comunitare minime, care urmează a fi utilizate pentru controlul elementelor menționate în  prezenta directivă  ar trebui, prin urmare, definite în cadrul unor directive speciale.

---

↓ 96/96/CE considerentul 9

- (6) Este necesară adaptarea rapidă la progresul tehnic a normelor și metodelor precizate în directivele individuale și, pentru a facilita punerea în aplicare a măsurilor impuse în acest scop, stabilirea unei proceduri de cooperare strânsă între statele membre și Comisie, în cadrul unui comitet privind adaptarea la progresul tehnic a inspecțiilor tehnice auto.

---

↓ 96/96/CE considerentul 10  
(adaptat)

- (7) În ceea ce privește sistemele de frânare, este  dificilă  stabilirea unor valori standard pentru  aspecte precum  reglajul presiunii pneumatice și pentru timpii de umplere a compresorului, având în vedere diversitatea echipamentelor și metodelor de încercare utilizate în cadrul Comunității.

---

↓ 96/96/CE considerentul 15

- (8) Toți cei implicați în inspecția tehnică auto a vehiculelor recunosc că metoda de control și, în special, gradul de încărcare a vehiculului în timpul controalelor (vehicul încărcat, parțial încărcat sau neîncărcat) pot influența gradul de încredere al celor care efectuează inspecțiile în ceea ce privește fiabilitatea sistemelor de frânare.

---

↓ 96/96/CE considerentul 16  
(adaptat)

- (9) Recomandarea valorilor de referință pentru forța de frânare în funcție de gradul de încărcare a vehiculului, pentru fiecare model de vehicul, ar  trebui  să ajute la consolidarea acestui grad de încredere. Prezenta directivă  ar trebui  să autorizeze tipul de control respectiv în locul controlului normelor de performanță minime pentru fiecare categorie de vehicul.

---

↓ 96/96/CE considerentul 17  
(adaptat)

- (10) Cu privire la sistemele de frânare, domeniul de aplicare a prezentei directive  ar trebui  să vizeze, în principal, vehiculele care au primit omologarea componentelor în conformitate cu  [Directiva 71/320/CEE a Consiliului din 26 iulie 1971 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de frânare ale unor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora <sup>7</sup>], deși se admite că anumite tipuri de vehicule au fost omologate în conformitate cu normele interne care pot fi diferite față de cerințele din  directiva menționată .

---

↓ 96/96/CE considerentul 18

- (11) Statele membre pot extinde domeniul de aplicare a controlului sistemelor de frânare și la categorii de vehicule sau elemente care nu fac obiectul prezentei directive.

---

↓ 96/96/CE considerentul 19

- (12) Statele membre pot prevedea controale mai severe sau mai frecvente pentru sistemele de frânare.

---

<sup>7</sup> JO L 202, 6.9.1971, p. 37. Directivă modificată ultima dată  prin Directiva 2006/96/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 81 .

---

↓ 96/96/CE considerentul 20

- (13) Prezenta directivă urmărește menținerea emisiilor la un nivel scăzut pe toată durata de viață a vehiculului, prin inspecții periodice ale emisiilor de gaze de eșapament și asigurarea retragerii din circulație a vehiculelor cu potențial mare de poluare, până la aducerea lor la un stadiu de întreținere corespunzător.

---

↓ 96/96/CE considerentul 21

- (14) Un reglaj necorespunzător și o întreținere inadecvată sunt dăunătoare nu doar pentru motor, ci și pentru mediu, deoarece cresc poluarea și consumul de combustibil. Este importantă dezvoltarea unui tip de transport ce protejează mediul.

---

↓ 96/96/CE considerentul 22

- (15) În cazul motoarelor cu aprindere prin compresie (motoare Diesel), măsurarea opacității fumului de eșapament este considerată a fi un indicator relevant al stării de întreținere a vehiculului, în ceea ce privește emisiile.

---

↓ 96/96/CE considerentul 23

- (16) În cazul motoarelor cu aprindere prin scânteie (motoare pe benzină), măsurarea emisiilor de monoxid de carbon degajate de țeava de eșapament, când motorul este la ralanti, este considerată a fi un indicator relevant al stării de întreținere a vehiculului, în ceea ce privește emisiile.

---

↓ 96/96/CE considerentul 24

- (17) Procentul de respingeri în urma controlului emisiilor de gaze de eșapament riscă să fie ridicat în cazul vehiculelor care nu sunt întreținute în mod regulat.

---

↓ 96/96/CE considerentul 25

- (18) În cazul vehiculelor cu motor pe benzină pentru care normele de omologare specifică faptul că trebuie să fie echipate cu sisteme perfecționate de control al emisiilor, precum catalizatoarele cu trei căi și cu sondă lambda, normele de control periodic al emisiilor trebuie să fie mai severe decât pentru vehiculele convenționale.



---

↓ 2001/9/CE considerentul 4  
(adaptat)

- (19) Directiva 98/69/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind măsurile care trebuie adoptate împotriva poluării aerului cu emisiile autovehiculelor și de modificare a Directivei 70/220/CEE a Consiliului<sup>8</sup> impune introducerea, începând cu anul 2000, a sistemelor de bord de diagnosticare (OBD) pentru autovehiculele care funcționează cu benzină și pentru autovehiculele comerciale ușoare, în vederea monitorizării funcționării sistemului de control al emisiilor autovehiculului. În mod similar, sistemele de bord de diagnosticare sunt obligatorii și pentru noile vehicule cu motoare diesel începând cu anul 2003.

---

↓ 96/96/CE considerentul 26

- (20) Statele membre pot, dacă este cazul, să excludă din domeniul de aplicare a prezentei directive anumite vehicule considerate a fi de interes istoric. Statele membre pot, de asemenea, institui propriile lor norme de control pentru aceste vehicule. Totuși, acest drept nu trebuie să conducă la aplicarea unor norme mai severe decât cele avute în vedere la proiectarea respectivelor vehicule.

---

↓ 2001/11/CE considerentul 4

- (21) Există sisteme de diagnosticare simple și larg răspândite pe care organismele de control le pot folosi pentru a controla cea mai mare parte a vehiculelor echipate cu un dispozitiv de limitare a vitezei. Pentru vehiculele care nu pot fi controlate cu ajutorul acestor instrumente de diagnosticare larg răspândite, autoritățile folosesc echipamentul disponibil furnizat de constructorul vehiculului sau prevăd acceptarea unui certificat adecvat eliberat de constructorul vehiculului sau de reprezentantul acestuia.

---

↓ 2001/11/CE considerentul 5  
(adaptat)

- (22) Verificarea periodică a bunei funcționări a dispozitivului de limitare a vitezei ☒ ar trebui să fie facilitată ☒ pentru vehiculele echipate cu noua aparatură de înregistrare (tahograf digital) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2135/98 al Consiliului din 24 septembrie 1998 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatura de înregistrare în domeniul transporturilor rutiere și Directiva 88/599/CEE privind aplicarea Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85<sup>9</sup>. Începând cu anul 2003, vehiculele noi ☒ sunt ☒ echipate cu această aparatură.

---

<sup>8</sup> JO L 350, 28.12.1998, p.1. ☒ Directivă abrogată începând cu 2 ianuarie 2013 prin Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 171, 29.6.2007, p. 1) ☒.

<sup>9</sup> JO L 274, 9.10.1998, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

---

↓ 96/96/CE considerentul 32

- (23) Cerințele tehnice referitoare la taxiuri și ambulanțe sunt similare cu cele referitoare la mașinile particulare. Din acest motiv, elementele controlate pot fi similare, deși frecvența controalelor diferă.

---

↓ 96/96/CE considerentul 13

- (24) Fiecare stat membru trebuie să asigure, în domeniul său de jurisdicție, efectuarea metodică și la un standard ridicat a inspecțiilor tehnice auto.

---

↓ 96/96/CE considerentul 14

- (25) Comisia ar trebui să verifice aplicarea practică a prezentei directive.

---

↓ 96/96/CE considerentul 33  
(adaptat)

- (26) ☒ Deoarece obiectivele acțiunii preconizate și anume armonizarea reglementărilor privind inspecția tehnică auto, împiedicarea denaturării concurenței între transportatori și garantarea verificării și întreținerii corecte a vehiculelor, nu pot fi realizate în cazul în care statele membre acționează individual și pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității datorită dimensiunii acțiunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective. ☒

---

↓ nou

- (27) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive se adoptă în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei<sup>10</sup>.

- (28) Ar trebui, în special, să fie împuternicită Comisia să opereze modificările necesare în vederea adaptării la progresul tehnic a standardelor și metodelor, definite în directivele individuale. Întrucât măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elementele neesențiale ale directivelor respective, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

---

<sup>10</sup> JO 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

(29) Prezenta directivă nu trebuie să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menționate în anexa III, partea B,

↓ 96/96/CE (adaptat)

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

## CAPITOLUL I

### Dispoziții generale

#### *Articolul 1*

(1) În fiecare stat membru, vehiculele înmatriculate în statul respectiv, cât și remorcile și semiremorcile acestora, sunt supuse unei inspecții tehnice auto periodice, în conformitate cu prezenta directivă.

(2) Categoriile de vehicule care urmează a fi supuse inspecției tehnice auto, frecvența de efectuare a inspecției tehnice auto și elementele care trebuie controlate sunt enumerate în anexele I și II.

#### *Articolul 2*

Inspecțiile tehnice auto prevăzute de prezenta directivă se efectuează de către statul membru sau de către un organism public abilitat de stat în acest sens sau de către organisme sau instituții desemnate și supervizate direct de către stat, inclusiv organisme private autorizate corespunzător. În mod special,  atunci  când instituțiile însărcinate cu inspecția tehnică auto realizează, în același timp, și activitatea de reparare a vehiculelor, statele membre depun toate eforturile pentru a asigura obiectivitatea și nivelul înalt de calitate ale inspecției.

#### *Articolul 3*

(1) Statele membre iau măsurile pe care le consideră necesare pentru a dovedi faptul că un vehicul a trecut cu succes inspecția tehnică auto, fiind conform cel puțin cu dispozițiile prevăzute de prezenta directivă.

Aceste măsuri sunt notificate celorlalte state membre și Comisiei.

(2) Fiecare stat membru, pe aceeași bază ca și când ar fi eliberat el însuși dovada, recunoaște dovada eliberată într-un alt stat membru prin care se arată că un autovehicul înmatriculat pe teritoriul aceluia stat, împreună cu remorca sau semiremorca sa, au trecut cu succes inspecția tehnică auto, fiind conforme cel puțin cu dispozițiile prevăzute de prezenta directivă.

(3) Statele membre aplică procedurile corespunzătoare pentru a stabili, în măsura posibilului, faptul că performanțele sistemelor de frânare ale vehiculelor înmatriculate pe teritoriul lor sunt în conformitate cu cerințele specificate în prezenta directivă.

## CAPITOLUL II

### Excepții

#### *Articolul 4*

(1) Statele membre au dreptul să excludă din domeniul de aplicare a prezentei directive vehiculele din dotarea forțelor armate, a forțelor de ordine și a pompierilor.

(2) Statele membre pot, după consultarea Comisiei, să excludă din domeniul de aplicare a prezentei directive sau să supună unor dispoziții speciale anumite vehicule care sunt exploatare sau utilizate în condiții excepționale și vehiculele care nu sunt utilizate niciodată sau aproape niciodată pe drumurile publice, inclusiv vehiculele de interes istoric, fabricate înainte de 1 ianuarie 1960 sau care sunt temporar retrase din circulație.

(3) Statele membre pot, după consultarea Comisiei, să stabilească propriile lor norme de control pentru vehiculele considerate a fi de interes istoric.

#### *Articolul 5*

Sub rezerva dispozițiilor din anexele I și II, statele membre pot:

- (a) devansa data primei inspecții tehnice auto obligatorii și, acolo unde este cazul, pot supune vehiculul unei inspecții tehnice auto înainte de înmatriculare;
- (b) reduce intervalul dintre două inspecții tehnice auto obligatorii succesive;
- (c) decide obligativitatea inspecției tehnice auto pentru echipamentele opționale;
- (d) mări numărul de elemente care trebuie controlate;
- (e) extinde obligația inspecției tehnice auto periodice la alte categorii de vehicule;
- (f) prescrie încercări speciale suplimentare;
- (g) solicita, pentru vehicule înmatriculate pe teritoriul lor, standarde minime mai severe pentru eficiența sistemelor de frânare decât cele menționate în anexa II și include o inspecție tehnică a vehiculelor cu încărcături mai mari, cu condiția ca aceste cerințe să nu le depășească pe cele asociate vehiculului în momentul omologării inițiale.

## CAPITOLUL III

### Dispoziții finale

---

↓ 96/96/CE art. 7  
⇒ nou

#### Articolul 6

(1) Consiliul, hotărând cu majoritate calificată la propunerea Comisiei, adoptă directivele individuale necesare în vederea definirii metodelor și standardelor minime de inspecție tehnică auto a elementelor menționate în anexa II.

(2) ⇒ Comisia adoptă ⇐ orice modificări necesare în vederea adaptării la progresul tehnic a standardelor și metodelor definite în directivele individuale .

⇒ Măsurile respective, destinate să modifice elementele neesențiale ale directivelor menționate ⇐ , trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura ⇒ de reglementare și control ⇐ menționată prevăzută la articolul 7 alineatul (2).

---

↓ 1882/2003 art. 3 și anexa III  
pct. 68 (adaptat)  
⇒ nou

#### Articolul 7

(1) Comisia este asistată de un comitet pentru adaptarea la progresul tehnic a directivei privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora, denumit în continuare «comitetul».

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul ☒ alineat ☒, se aplică ☒ articolul ☒ ⇒ 5 a, alineatele (1)-(4) ⇐ și ☒ articolul ☒ 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

~~Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.~~

~~(3) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.~~

---

↓ 96/96/CE art. 9

*Articolul 8*

În termen de maximum trei ani de la introducerea controlului tehnic periodic al dispozitivelor limitatoare de viteză, Comisia analizează dacă, pe baza experienței acumulate, controalele prevăzute sunt suficiente pentru detectarea dispozitivelor limitatoare de viteză defecte sau contrafăcute sau dacă este necesară modificarea reglementărilor în vigoare.

---

↓ 96/96/CE art. 11 (adaptat)

*Articolul 9*

☒ 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 10*

Directiva 96/96/CE astfel cum a fost modificată prin actele menționate în anexa III, partea A, se abrogă, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menționate în anexa III, partea B.

Trimiterile la directiva abrogată se înțeleg ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.

---

↓ 96/96/CE art. 12

*Articolul 11*

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

*Articolul 12*

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, [...]

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

[...]

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

[...]

**ANEXA I**

**Categoriile de vehicule supuse inspecției tehnice auto și frecvența de efectuare a inspecțiilor tehnice auto**

| Categoriile de vehicule  | Frecvența inspecțiilor tehnice auto   |
|--|---|
| 1. Autovehicule utilizate pentru transportul de pasageri și care au mai mult de opt locuri, exclusiv scaunul conducătorului auto   | La un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima oară; ulterior, anual                  |
| 2. Autovehicule utilizate pentru transport de marfă și cu masa maximă admisibilă mai mare de 3 500 kg  | La un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată; ulterior, anual                  |
| 3. Remorci și semiremorci cu masa maximă admisibilă mai mare de 3 500 kg   | La un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată; ulterior, anual                  |
| 4. Taxiuri, ambulante  | La un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată; ulterior, anual                  |
| 5. Autovehicule cu cel puțin patru roți, utilizate, în mod normal, pentru transportul de mărfuri, cu masa maximă admisibilă de 3 500 kg, cu excepția tractoarelor și utilajelor agricole | La patru ani de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată; ulterior, la fiecare doi ani |
| 6. Autovehicule cu cel puțin patru roți, utilizate pentru transportul de pasageri și care nu au mai mult de opt locuri, exclusiv scaunul conducătorului auto                             | La patru ani de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată; ulterior, la fiecare doi ani |



↓ 96/96/CE (adaptat)  
→<sub>1</sub> 2003/27/CE art. 1 și anexa

## ANEXA II

### ELEMENTE CARE TREBUIE CONTROLATE ÎN MOD OBLIGATORIU

Inspekția tehnică auto trebuie să acopere cel puțin elementele menționate mai jos, cu condiția ca acestea să aibă legătură cu echipamentele obligatorii ale vehiculului controlat în respectivul stat membru.

Inspekțiile tehnice auto reglementate prin prezenta anexă pot fi efectuate vizual, fără demontarea părților componente ale vehiculului.

În cazul în care se constată că vehiculul este defect în ceea ce privește elementele menționate mai jos, autoritățile competente din statele membre trebuie să adopte o procedură pentru stabilirea condițiilor în care vehiculul poate fi folosit înainte de a fi supus altei inspekții tehnice auto.

#### VEHICULE DIN CATEGORIILE 1, 2, 3,4, 5 ȘI 6

##### 1. Sisteme de frânare

Următoarele elemente trebuie incluse în inspekția tehnică a sistemelor de frânare ale vehiculului. Rezultatele obținute în timpul verificării sistemelor de frânare trebuie să corespundă, pe cât posibil, cu cerințele tehnice ale [Directivei 71/320/CEE].

| <i>Elementele care trebuie verificate/încercate</i>                 | <i>Motivele respingerii</i>   |
|---|---|
| 1.1. Starea mecanică și funcționarea                                |   |
| 1.1.1. Pivotul pedalei de frână                                     | – prea strâns<br>– pivot uzat<br>– uzură/joc excesiv  |
| 1.1.2. Starea pedalei și cursa dispozitivului de acționare a frânei | – cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă<br>– degajare incorectă a comenzii de frână<br>– cauciucul antiderapant de pe pedala de frână, lipsă, prost fixat sau uzat |

|   |  |
|---|--|
| <p>1.1.3. Pompa de vid sau compresorul și rezervoarele</p>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>– timp prea lung de umplere a compresorului, pentru funcționarea eficace a frânelor</li> <li>– presiune pneumatică/vid insuficient pentru asigurarea unei frânări repetate (cel puțin două acționări) după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos)</li> <li>– pierdere de aer care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile</li> </ul> |
| <p>1.1.4. Indicator de nivel de presiune scăzută sau manometru</p>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>– funcționarea defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută/a manometrului</li> </ul>   |
| <p>1.1.5. Supapă de comandă a frânei cu acționare manuală</p>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>– supapă fisurată sau deteriorată, uzură excesivă</li> <li>– proastă funcționare a supapei de comandă</li> <li>– comandă nesigură asupra tijeii supapei sau supapă nesigură</li> <li>– conexiuni prost fixate sau lipsa etanșeității</li> <li>– funcționare nesatisfăcătoare</li> </ul>   |
| <p>1.1.6. Frână de mână, pârghie de comandă, clichet de frână de mână</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– blocare incorectă a clichetului de frână de mână</li> <li>– uzură excesivă a axului pârghiei sau a mecanismului cu clichet</li> <li>– cursă prea mare a pârghiei, indicând un reglaj incorect</li> </ul>  |

|  |  |
|--|--|
| <p>1.1.7. Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, regulatoare de presiune etc.)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– deteriorate, etanșeitate insuficientă (pierderi de aer)</li> <li>– pierdere excesivă de ulei din compresor</li> <li>– montare nesigură/necorespunzătoare</li> <li>– pierderi excesive de lichid de frână</li> </ul>   |
| <p>1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– ventile de izolare defecte sau supapă cu auto-etanșare defectă</li> <li>– montare nesigură/necorespunzătoare</li> <li>– etanșeitate insuficientă</li> </ul>   |
| <p>1.1.9. Acumulator, rezervor de presiune</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– deteriorat, corodat, neetanș</li> <li>– nefuncționare a dispozitivului de golire</li> <li>– montare nesigură/necorespunzătoare</li> </ul>   |
| <p>1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (sisteme hidraulice)</p>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– servomecanism defect sau ineficace</li> <li>– cilindru principal defect sau neetanș</li> <li>– cilindru principal nesigur</li> <li>– cantitate insuficientă de lichid de frână</li> <li>– lipsă capac rezervor cilindru principal</li> <li>– lampă de avertizare pentru lichidul de frână aprinsă sau defectă</li> <li>– funcționare incorectă a dispozitivului de avertizare în caz de nivel insuficient al lichidului de frână</li> </ul> |
| <p>1.1.11. Conducte de frână rigide</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– risc de fisurare sau rupere</li> <li>– lipsa etanșității la nivelul conductelor sau al racordurilor</li> <li>– deteriorate sau excesiv de corodate</li> <li>– plasate greșit</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
| 1.1.12. Furtunuri flexibile ale frânei         | <ul style="list-style-type: none"> <li>– risc de fisurare sau rupere</li> <li>– deteriorate, puncte de fricțiune, prea scurte, răsucite</li> <li>– lipsa etanșeității la nivelul furtunurilor sau al racordurilor</li> <li>– umflare exagerată a furtunului sub presiune</li> <li>– porozitate</li> </ul>  |
| 1.1.13. Garnituri de frână                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>– uzură excesivă</li> <li>– murdărite (cu ulei, unsoare etc.)</li> </ul>  |
| 1.1.14. Tamburi de frână, discuri de frână     | <ul style="list-style-type: none"> <li>– uzură excesivă, fisuri excesive, nesiguri sau spații</li> <li>– murdărite (ulei, unsoare etc.)</li> <li>– placa din spate fixată necorespunzător</li> </ul>   |
| 1.1.15. Cabluri de frână, tije, cuplaj pârghii | <ul style="list-style-type: none"> <li>– cabluri deteriorate, cu noduri</li> <li>– excesiv de uzate sau corodate</li> <li>– îmbinare nesigură a cablurilor sau a tijelor</li> <li>– orice restricționare a mișcării libere a sistemului de frânare</li> <li>– orice mișcare anormală a pârghiilor/tijelor/cuplajelor, indicând o reglare incorectă sau o uzură excesivă</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
| 1.1.16. Organe de acționare frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici) | <ul style="list-style-type: none"> <li>– fisurate sau deteriorate</li> <li>– neetanșe</li> <li>– montare nesigură/necorespunzătoare</li> <li>– coroziune excesivă</li> <li>– cursă prea mare a pistonului sau mecanismului cu membrană</li> <li>– lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea sa excesivă</li> </ul> |
| 1.1.17. Corector automat al frânei în funcție de sarcină                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>– cuplaj defect</li> <li>– reglaj incorect</li> <li>– blocat, nefuncțional</li> <li>– lipsă</li> </ul>  |
| 1.1.18. Dispozitive automate de eliminare a jocurilor                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>– blocate sau cu mișcare anormală, uzură excesivă sau reglaj incorect</li> <li>– defecte</li> </ul>   |
| 1.1.19. Sistem de încetinire (dacă este montat sau necesar)                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>– conexiuni sau elemente de fixare nesigure</li> <li>– defect</li> </ul>  |
| 1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu                                  |  |

|   |   |
|---|---|
| <p>1.2.1. Performanța (creștere progresivă până la putere maximă)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– putere de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți</li> <li>– puterea de frânare la oricare roată este mai mică de 70 % din cea mai mare putere înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul încercării frânelor pe carosabil, devierea excesivă a vehiculului de la direcția dreaptă.</li> <li>– variație bruscă a puterii de frânare (blocaj)</li> <li>– frânare cu întârziere anormală pe oricare dintre roți</li> <li>– fluctuație excesivă a puterii de frânare, cauzată de discuri deformate sau de tamburi ovalizați</li> </ul> |
|---|---|

|   |  |
|---|--|
| <p>1.2.2. Eficiența</p>   | <p>– un coeficient de frânare proporțional cu sarcina maximă autorizată sau, în cazul semiremorcilor, cu suma sarcinilor autorizate pe punți, dacă este cazul, mai mic decât următoarele valori:</p> <p>eficiență minimă de frânare</p> <p>categoria 1: 50 %<sup>1</sup></p> <p>categoria 2: 43 %<sup>2</sup></p> <p>categoria 3: 40 %<sup>3</sup></p> <p>categoria 4: 50 %</p> <p>categoria 5: 45 %<sup>4</sup></p> <p>categoria 6: 50 %</p> <p>– sau</p> <p>o putere de frânare mai mică decât valorile de referință, dacă acestea sunt specificate de fabricantul osiei vehiculului<sup>5</sup></p> |
| <p>1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) (dacă este asigurată de un sistem separat)</p> |  |

<sup>1</sup> 48 % pentru vehiculele din categoria 1 care nu sunt dotate cu ABS sau omologate înainte de 1 octombrie 1991 (data interzicerii primei puneri în circulație fără omologarea CE de tip a componentelor) [Directiva 71/320/CEE. Directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 88/194/CEE a Comisiei (JO L 92, 9.4.1988, p. 47)].

<sup>2</sup> 45 % pentru vehiculele înmatriculate după 1988 sau de la data aplicării Directivei [71/320/CEE. Directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 85/647/CEE a Comisiei (JO L 380, 31.12.1985, p. 1)], în temeiul legislației interne a statelor membre, oricare dintre acestea este mai recentă.

<sup>3</sup> 43 % pentru semiremorci și remorcile cu bară de tracțiune înmatriculate după 1998 sau de la data aplicării Directivei [71/320/CEE. Directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 85/647/CEE a Comisiei], în temeiul legislației interne a statelor membre, oricare dintre acestea este mai recentă.

<sup>4</sup> 50 % pentru vehiculele din categoria 5 înmatriculate după 1998 sau de la data aplicării Directivei [71/320/CEE. Directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 85/647/CEE a Comisiei], în temeiul legislației interne a statelor membre, oricare dintre acestea este mai recentă.

<sup>5</sup> Valoarea de referință pentru puntea vehiculului este puterea de frânare (exprimată în newtoni) necesară pentru a obține forța minimă de frânare prescrisă pentru masa vehiculului în momentul prezentării la inspecție.

|   |  |
|---|--|
| 1.3.1. Performanță  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– frână nefuncțională pe o parte</li> <li>– puterea de frânare la oricare roată este mai mică de 70 % din cea mai mare putere înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași osie</li> <li>– variație bruscă a puterii de frânare (blocaj)</li> <li>– sistemul de frânare automată nu funcționează în cazul remorcilor</li> </ul> |
| 1.3.2. Eficiență  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– pentru toate categoriile de vehicule, un coeficient de frânare mai mic de 50 %<sup>6</sup> din performanța frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2, în raport cu sarcina maximă autorizată, ori, în cazul semiremorcilor, cu suma sarcinilor admise pe punte</li> </ul>  |
| 1.4. Performanța și eficiența frânei de mână                      |  |
| 1.4.1. Performanță  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– frână nefuncțională pe o parte</li> </ul>   |
| 1.4.2. Eficiență  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– pentru toate categoriile de vehicule un coeficient de frânare mai mic de 16 % în raport cu sarcina maximă autorizată sau, pentru autovehicule, mai mic de 12 % în raport cu sarcina combinată maximă autorizată a vehiculului, luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare</li> </ul>                       |
| 1.5. Performanță sistem de încetinire sau de frânare pe eșapament | <ul style="list-style-type: none"> <li>– variație bruscă a eficienței (la sistemul de încetinire)</li> <li>– defect</li> </ul>   |
| 1.6. Sistem antiblocare frână                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>– funcționare incorectă a dispozitivului de avertizare antiblocare</li> <li>– defect</li> </ul>   |

<sup>6</sup> Pentru vehiculele din categoriile 2 și 5, performanța minimă a frânei secundare (dat fiind că performanța frânei secundare nu intra sub incidența Directivei [71/320/CEE. Directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 85/647/CEE a Comisiei]) trebuie să fie de 2,2 m/s<sup>2</sup>.



| VEHICULE DIN CATEGORIILE 1, 2 ȘI 3                                     | VEHICULE DIN CATEGORIILE 4, 5 ȘI 6   |
|--|--|
| <b>2. Direcția și volanul de direcție</b>                              | <b>2. Direcția</b>   |
| 2.1. Stare mecanică  | 2.1. Stare mecanică  |
| 2.2. Volan de direcție   | 2.2. Joc direcție  |
| 2.3. Joc direcție  | 2.3. Fixare sistem de direcție   |
| 2.4. Rulmenți roată  |  |
| <b>3. Vizibilitate</b>   | <b>3. Vizibilitate</b>   |
| 3.1. Câmp de vizibilitate  | 3.1. Câmp de vizibilitate  |
| 3.2. Stare geamuri   | 3.2. Stare geamuri   |
| 3.3. Oglinzi retrovizoare  | 3.3. Oglinzi retrovizoare  |
| 3.4. Ștergătoare de parbriz  | 3.4. Ștergătoare de parbriz  |
| 3.5. Spălătoare de parbriz   | 3.5. Spălătoare de parbriz   |
| <b>4. Lumini, dispozitive reflectorizante și echipamente electrice</b> | <b>4. Echipamente de iluminat</b>  |
| 4.1. Faruri cu lumină de drum și lumină de întâlnire                   | 4.1. Faruri cu lumină de drum și lumină de întâlnire                               |
| 4.1.1. Stare și funcționare  | 4.1.1. Stare și funcționare  |
| 4.1.2. Orientare   | 4.1.2. Orientare   |
| 4.1.3. Comutatoare   | 4.1.3. Comutatoare   |
| 4.1.4. Eficiență vizuală   |  |
| 4.2. Lămpi de poziție laterale și lămpi de gabarit                     | 4.2. Stare și funcționare, starea lentilelor, culoare și eficiență vizuală pentru: |
| 4.2.1. Stare și funcționare  | 4.2.1. Lămpi de poziție laterale și spate  |
| 4.2.2. Culoare și eficiență vizuală                                    | 4.2.2. Lămpi de stop   |
|  | 4.2.3. Lămpi de semnalizare direcție   |
|  | 4.2.4. Lămpi de mers înapoi  |
|  | 4.2.5. Lămpi de ceață  |

|  |   |
|--|---|
|  | 4.2.6. Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate |
|  | 4.2.7. Catadioptri  |
|  | 4.2.8. Lămpi de avertizare pericol                              |
| 4.3. Lămpi de stop   |   |
| 4.3.1. Stare și funcționare  |   |
| 4.3.2. Culoare și eficiență vizuală  |   |
| 4.4. Lumini de semnalizare direcție  |   |
| 4.4.1. Stare și funcționare  |   |
| 4.4.2. Culoare și eficiență vizuală  |   |
| 4.4.3. Comutatoare   |   |
| 4.4.4. Frecvență semnal luminos  |   |
| 4.5. Lămpi de ceață față și spate  |   |
| 4.5.1. Poziție   |   |
| 4.5.2. Stare și funcționare  |   |
| 4.5.3. Culoare și eficiență vizuală  |   |
| 4.6. Lămpi de mers înapoi  |   |
| 4.6.1. Stare și funcționare  |   |
| 4.6.2. Culoare și eficiență vizuală  |   |
| 4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcii de înmatriculare spate                   |   |
| 4.8. Catadioptri<br>– stare și culoare   |   |
| 4.9. Lămpi de control  |   |
| 4.10. Conexiunile electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă |   |
| 4.11. Instalație electrică   |   |

|   |   |
|---|---|
| <b>5. Punți, roți, anvelope, suspensie</b>  | <b>5. Punți, roți, anvelope, suspensie</b>              |
| 5.1. Punți  | 5.1. Punți  |
| 5.2. Roți și anvelope   | 5.2. Roți și anvelope                                   |
| 5.3. Suspensie  | 5.3. Suspensie  |
| <b>6. Șasiu și accesorii șasiu</b>  | <b>6. Șasiu și accesorii șasiu</b>                      |
| 6.1. Șasiu sau cadru și accesorii   | 6.1. Șasiu sau cadru și accesorii                       |
| 6.1.1. Stare generală   | 6.1.1. Stare generală                                   |
| 6.1.2. Țevi de eșapament și amortizoare de zgomot   | 6.1.2. Țevi de eșapament și amortizoare de zgomot       |
| 6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil  | 6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil              |
| 6.1.4. Proprietățile geometrice și starea dispozitivului de protecție spate, camioane grele | 6.1.4. Suport pentru roata de rezervă                   |
| 6.1.5. Suport pentru roata de rezervă   | 6.1.5. Siguranță mecanism de cuplare (dacă este montat) |
| 6.1.6. Mecanismul de cuplare a vehiculelor tractoare, remorcilor și semiremorcilor          |   |
| 6.2. Cabina conducător auto și caroserie  | 6.2. Caroserie  |
| 6.2.1. Stare generală   | 6.2.1. Stare structurală                                |
| 6.2.2. Montare  | 6.2.2. Uși și dispozitive de închidere                  |
| 6.2.3. Uși și dispozitive de închidere  |   |
| 6.2.4. Podea  |   |
| 6.2.5. Scaun conducător auto  |   |
| 6.2.6. Trepte   |   |
| <b>7. Alte echipamente</b>  | <b>7. Alte echipamente</b>                              |
| 7.1. Centuri de siguranță   | 7.1. Fixare scaun conducător auto                       |
| 7.2. Extinctor  | 7.2. Fixare baterie                                     |

|        |   |        |                                    |
|--------|---|--------|------------------------------------|
| 7.3.   | Dispozitive de închidere și dispozitiv antifurt   | 7.3.   | Dispozitive de avertizare acustică |
| 7.4.   | Triunghi reflectorizant   | 7.4.   | Triunghi reflectorizant            |
| 7.5.   | Trusă de prim-ajutor  | 7.5.   | Centuri de siguranță               |
| 7.5.1. | Siguranța fixării   |        |                                    |
|        |   | 7.5.2. | Starea centurilor de siguranță     |
| 7.5.3. | Funcționare   |        |                                    |
| 7.6.   | Cală (cale) de roată (roți)   |        |                                    |
| 7.7.   | Dispozitive de avertizare acustică  |        |                                    |
| 7.8.   | Vitezometru   |        |                                    |
| 7.9.   | Tahograf (existența și integritatea sigiliilor)   |        |                                    |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>– se verifică valabilitatea plăcii tahografului, dacă este prevăzut de Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 <input checked="" type="checkbox"/> al Consiliului <input checked="" type="checkbox"/><sup>7</sup></li> <li>– se verifică, dacă există dubii, dacă circumferința nominală sau dimensiunea anvelopei corespunde cu datele înscrise pe placa tahografului</li> <li>– dacă se consideră util, se verifică integritatea sigiliilor tahografului și, dacă este cazul, a oricăror alte mijloace de protecție a conexiunilor împotriva manipulării frauduloase</li> </ul> |        |                                    |

<sup>7</sup> JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

|   |                       |
|---|-----------------------|
| <p>7.10. Dispozitiv limitator de viteză</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– dacă este posibil, se verifică dacă limitatorul de viteză este montat conform cerințelor Directivei 92/6/CEE</li> <li>– se verifică valabilitatea plăcii limitatorului de viteză</li> <li>– dacă se consideră util, se verifică integritatea sigiliilor limitatorului de viteză și, dacă este cazul, a oricăror altor mijloace de protecție a conexiunilor împotriva manipulării frauduloase</li> <li>– →<sub>1</sub> se verifică, în măsura posibilităților, dacă dispozitivul de limitare a vitezei împiedică vehiculele menționate în articolele 2 și 3 din Directiva 92/6/CEE să depășească valorile prescrise. ←</li> </ul> |                       |
| <p><b>8. Noxe</b></p>   | <p><b>8. Noxe</b></p> |
| <p>8.1. Zgomot</p>  | <p>8.1. Zgomot</p>    |

↓ 2003/27/CE art. 1 și anexa  
(adaptat)

8.2. Gaze de evacuare



8.2.1. Autovehicule echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie și alimentate cu benzină

(a) dacă gazele de evacuare nu sunt controlate de un sistem avansat de control al emisiilor, cum ar fi un convertor catalitic cu trei căi controlat cu sondă lambda:

1. inspecția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri;
2. inspecția vizuală a oricărui echipament de control al emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri.

După o perioadă rezonabilă de condiționare a motorului (ținând seama de recomandările producătorului), se măsoară conținutul de monoxid de carbon (CO) al gazelor de evacuare când motorul este în regim de ralanti (mers în gol).

Conținutul maxim admisibil de CO în gazele de evacuare este menționat de producătorul vehiculului. Dacă această informație nu este disponibilă sau dacă autoritățile competente din statele membre decid să nu o utilizeze ca valoare de referință, conținutul de CO trebuie să nu depășească următoarele valori:

- (i) pentru vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată între data de la care statele membre au impus vehiculelor să respecte [Directiva 70/220/CEE  a Consiliului <sup>8</sup> și 1 octombrie 1986: CO – 4,5% vol;
- (ii) pentru vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după 1 octombrie 1986 – 3,5% vol;

(b) dacă gazele de evacuare sunt controlate de un sistem avansat de control al emisiilor, cum ar fi un convertor catalitic cu trei căi controlat cu sondă lambda:

1. inspecția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri;
2. inspecția vizuală a oricărui echipament de control al emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri;

---

<sup>8</sup> JO L 76, 9.3.1970, p. 1.

3. determinarea eficienței sistemului de control al emisiilor vehiculului, prin măsurarea valorii lambda și a conținutului de CO al gazelor de evacuare, în conformitate cu punctul 4 sau cu procedurile propuse de producători și aprobate în momentul omologării. Pentru fiecare dintre aceste testări, motorul este condiționat în conformitate cu recomandările producătorilor vehiculului;
4. emisii la ieșirea țevii de eșapament – valori limită

Conținutul maxim admisibil de CO în gazele de evacuare este cel menționat de producătorul vehiculului. Dacă această informație nu este disponibilă, conținutul de CO nu trebuie să depășească următoarele valori:

- (i) măsurare cu motorul la ralanti:

Conținutul maxim admisibil de CO în gazele de evacuare nu trebuie să depășească 0,5% vol., iar pentru vehiculele care au fost omologate în conformitate cu valorile limită indicate în rândul A sau în rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE  a Parlamentului European și a Consiliului <sup>9</sup> sau prin modificări ulterioare, conținutul maxim de CO nu trebuie să depășească 0,3% vol. Dacă nu se poate stabili  conformitatea  cu Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE, dispozițiile de mai sus se aplică la vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după 1 iulie 2002;

- (ii) măsurare la ralanti accelerat (mers în gol), cu turația motorului de cel puțin 2 000 min<sup>-1</sup>:

Conținutul de CO: maxim 0,3% vol., iar pentru vehicule care au fost omologate în conformitate cu valorile limită indicate în rândul A sau în rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, modificată de Directiva 98/69/CE sau prin modificări ulterioare, conținutul maxim de CO nu trebuie să depășească 0,2% vol. Dacă nu se poate stabili  conformitatea  cu Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE, dispozițiile de mai sus se aplică la vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după 1 iulie 2002.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  sau în conformitate cu specificațiile producătorului;

- (iii) pentru autovehicule echipate cu sisteme de diagnostic la bord (OBD) în conformitate cu Directiva 70/220/CEE (modificată prin Directiva 98/69/CE și prin modificări ulterioare), ca o alternativă la testarea specificată la (i), statele membre pot stabili funcționarea

---

<sup>9</sup> JO L 350, 28.12.1998, p. 1.

corectă a sistemului de evacuare prin citirea corespunzătoare a dispozitivului OBD și verificarea simultană a funcționării corecte a sistemului OBD.

#### 8.2.2. Autovehicule echipate cu motoare cu aprindere prin compresie (diesel)

- (a) măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării), cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat;
- (b) condiționarea prealabilă a vehiculului:
  - 1. vehiculele pot fi testate fără condiționare prealabilă, cu toate că, din motive de siguranță, trebuie să se verifice dacă motorul este cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare;
  - 2. cu excepția situației specificate la punctul 5 litera (d), nici un vehicul nu poate fi respins dacă nu a fost testat în următoarele condiții:
    - (i) motorul trebuie să fie complet încălzit; de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul jojei de ulei să fie de cel puțin 80°C sau temperatura normală de funcționare, dacă aceasta este mai scăzută, ori temperatura blocului motor, măsurată în funcție de nivelul de radiații infraroșii, să atingă cel puțin o temperatură echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, această măsurătoare nu poate fi efectuată, temperatura normală de funcționare a motorului poate fi stabilită prin alte mijloace, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire a motorului;
    - (ii) sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă;
- (c) procedura de testare:
  - 1. inspecția vizuală a oricărui echipament de control al emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri;
  - 2. motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să fie la turația de ralanti înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele diesel ale vehiculelor grele, aceasta înseamnă să se aștepte cel puțin 10 secunde după eliberarea pedalei de accelerație;
  - 3. pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție;
  - 4. în timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de



eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor de categoria 1 și 2 din anexa I, trebuie să fie de cel puțin două secunde;

(d) valori limită:

1. nivelul concentrației nu trebuie să depășească nivelul înregistrat pe placă, în conformitate cu Directiva 72/306/CEE ~~ⓧ~~ a Consiliului ~~ⓧ~~<sup>10</sup>;
2. dacă această informație nu este disponibilă sau dacă autoritățile competente ale statelor membre decid să nu o utilizeze ca referință, nivelul concentrației nu trebuie să depășească nivelul indicat de producător sau valorile limită ale coeficientului de absorbție, care sunt următoarele:

Coeficientul maxim de absorbție pentru:

- motoare diesel cu aspirație naturală =  $2,5 \text{ m}^{-1}$ ;
- motoare diesel supraalimentate =  $3,0 \text{ m}^{-1}$ ;
- o limită de  $1,5 \text{ m}^{-1}$  se aplică la următoarele vehicule care au fost omologate în conformitate cu valorile limită indicate în:
  - (a) rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, modificată de Directiva 98/69/CE – (vehicule utilitare ușoare cu motor diesel – Euro 4);
  - (b) rândul B1 din tabelele de la punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE a Consiliului<sup>11</sup>, modificată de Directiva 1999/96/CE ~~ⓧ~~ a Parlamentului European și a Consiliului ~~ⓧ~~<sup>12</sup> – (vehicule utilitare grele cu motor diesel – Euro 4);
  - (c) rândul B2 din tabelele de la punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE, modificată de Directiva 1999/96/CE – (vehicule utilitare grele cu motor diesel – Euro 5);
  - (d) rândul C din tabelele de la punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE, modificată de Directiva 1999/96/CE – (vehicule utilitare grele – EEV)

sau valorile limită din modificările ulterioare ale Directivei 70/220/CEE, modificată de Directiva 98/69/CE sau valori limită din modificările ulterioare la Directiva 88/77/CEE,

---

<sup>10</sup> JO L 190, 20.8.1972, p. 1.

<sup>11</sup> JO L 36, 9.2.1988, p. 33.

<sup>12</sup> JO L 44, 16.2.2000, p. 1.

modificată de Directiva 1999/96/CE sau valori echivalente, când se utilizează echipamente de un alt tip decât cel folosit pentru omologarea CE de tip.

Dacă nu este posibilă stabilirea unei conformități cu punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, modificată de Directiva 98/69/CE sau cu punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE, atunci dispozițiile de mai sus se aplică la vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după 1 iulie 2008.

3. aceste dispoziții nu se aplică vehiculelor înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2008;
4. un vehicul poate fi respins doar dacă media aritmetică a cel puțin ultimelor trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită. Această medie poate fi calculată ignorând orice măsurătoare care se abate semnificativ de la media măsurată sau poate rezulta din orice alt calcul statistic care ține seama de dispersia valorilor măsurate. Statele membre pot limita numărul ciclurilor de testare;
5. pentru a evita testările inutile, statele membre, prin derogare de la dispozițiile de la punctul 8.2.2 litera (d) punctul 4 , pot respinge vehicule ale căror valori măsurate după trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare (sau un procedeu echivalent) menționate la punctul 8.2.2 litera (b) punctul 2 punctul (ii) sunt semnificativ mai mari decât valorile limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre, prin derogare de la dispozițiile de la punctul 8.2.2 litera (d) punctul 4 , pot admite vehicule ale căror valori măsurate după trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare (sau un procedeu echivalent) menționate la punctul 8.2.2 litera (b) punctul 2 punctul (ii) sunt semnificativ mai mici decât valorile limită.

### 8.2.3. Echipamentul de testare

Emisiile vehiculelor sunt testate cu ajutorul unor echipamente concepute pentru stabilirea precisă a respectării valorilor limită prescrise sau indicate de producător.

- 8.2.4. Dacă, în timpul omologării CE de tip, se constată că un tip de vehicul nu satisface valorile limită prevăzute de prezenta directivă, statele membre pot stabili valori limită mai mari pentru acel tip de vehicul, pe baza dovezilor furnizate de producător. Statele membre trebuie să informeze imediat Comisia cu privire la aceasta, iar aceasta trebuie să informeze, la rândul ei, celelalte state membre.

↓ 96/96/CE

| VEHICULE DIN CATEGORIILE 1, 2 ȘI 3  | VEHICULE DIN CATEGORIILE 4, 5 ȘI 6 |
|---|------------------------------------|
| 8.3. Deparazitare radio   |                                    |
| <b>9. Încercări suplimentare pentru vehiculele de transport în comun</b>  |                                    |
| 9.1. Ieșire (ieșiri) de urgență (inclusiv ciocane pentru spart geamurile), indicatoare ale ieșirii (ieșirilor) de urgență |                                    |
| 9.2. Sistem de încălzire  |                                    |
| 9.3. Sistem de ventilare  |                                    |
| 9.4. Disponerea scaunelor   |                                    |
| 9.5. Iluminatul interior  |                                    |
| <b>10. Identificare vehicul</b>   | <b>10. Identificare vehicul</b>    |
| 10.1. Placă de înmatriculare  | 10.1. Placă de înmatriculare       |
| 10.2. Număr șasiu   | 10.2. Număr șasiu                  |



### **ANEXA III**

#### **Partea A**

#### **Directiva abrogată și lista modificărilor ulterioare (menționate la articolul 10)**

Directiva 96/96/CE a Consiliului  
(JO L 46, 17.2.1997, p. 1)

Directiva 1999/52/CE a Comisiei  
(JO L 142, 5.6.1999, p. 26)

Directiva 2001/9/CE a Comisiei  
(JO L 48, 17.2.2001, p. 18)

Directiva 2001/11/CE a Comisiei  
(JO L 48, 17.2.2001, p. 20)

Directiva 2003/27/CE a Comisiei  
(JO L 90, 8.4.2003, p. 41)

Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului  
(JO L 284, 31.10.2003, p. 1) numai anexa III, punctul 68

#### **Partea B**

#### **Termene de transpunere în dreptul intern (menționate la articolul 10)**

| Directiva  | Data limită de transpunere |
|------------|----------------------------|
| 96/96/CE   | 9 martie 1998              |
| 1999/52/CE | 30 septembrie 2000         |
| 2001/9/CE  | 9 martie 2002              |
| 2001/11/CE | 9 martie 2003              |
| 2003/27/CE | 1 ianuarie 2004            |

## ANEXA IV

### TABEL DE CORESPONDENȚĂ

| Directiva 96/96/CE                           | Prezenta directivă                           |
|--|--|
| Articolele 1 - 4                             | Articolele 1 - 4                             |
| Articolul 5 frază introductivă               | Articolul 5 frază introductivă               |
| Articolul 5 liniuțele de la unu la șapte     | Articolul 5 literele (a) - (g)               |
| Articolul 6                                  | -  |
| Articolul 7 alineatul (1)                    | Articolul 6 alineatul (1)                    |
| Articolul 7 alineatul (2)                    | Articolul 6 alineatul (2) primul paragraf    |
| -  | Articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf |
| Articolul 8 alineatul (1)                    | Articolul 7 alineatul (1)                    |
| Articolul 8 alineatul (2) primul paragraf    | Articolul 7 alineatul (2)                    |
| Articolul 8 alineatul (2) al doilea paragraf | -  |
| Articolul 8 alineatul (3)                    | -  |
| Articolul 9 alineatul (1)                    | —  |
| Articolul 9 alineatul (2)                    | Articolul 8                                  |
| Articolul 10                                 | -  |
| Articolul 11 alineatul (1)                   | -  |
| Articolul 11 alineatul (2)                   | Articolul 9                                  |
| Articolul 11 alineatul (3)                   | -  |
| -  | Articolul 10                                 |
| Articolul 12                                 | Articolul 11                                 |
| Articolul 13                                 | Articolul 12                                 |
| Anexele I - II                               | Anexele I - II                               |
| Anexele III - IV                             | -  |

—  
—

Anexa III  
Anexa IV

---