

DIRECTIVA 2014/45/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 3 aprilie 2014****privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

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

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Comisia, în Cartea albă din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, stabilește obiectivul „viziunea zero”, conform căruia Uniunea ar trebui să se apropie, până în 2050, de cifra zero în privința numărului de decese cauzate de accidente rutiere. Pentru a atinge acest obiectiv, se așteaptă ca tehnologia auto să contribuie substanțial la îmbunătățirea siguranței transporturilor rutiere.
- (2) În Comunicarea sa intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”, Comisia a propus o reducere adițională la jumătate a numărului total de decese cauzate de accidentele rutiere în Uniune până în 2020, începând cu 2010. În vederea atingerii acestui obiectiv, Comisia a definit șapte obiective strategice și a identificat măsuri de creștere a siguranței vehiculelor, o strategie de reducere a numărului de răniri precum și măsuri pentru îmbunătățirea siguranței participanților la trafic vulnerabili, în special a motocicliștilor.
- (3) Inspecția tehnică face parte dintr-un sistem mai amplu destinat să garanteze că vehiculele sunt menținute în condiții acceptabile din punctul de vedere al siguranței și al protecției mediului pe durata utilizării lor. Acest sistem ar trebui să acopere inspecțiile tehnice periodice pentru toate vehiculele și controalele tehnice în trafic pentru vehiculele utilizate în activități de transport rutier comercial, precum și prevederea unei proceduri de înmatriculare a vehiculelor care să permită suspendarea autorizării de a folosi în trafic un vehicul în cazul în care o astfel de utilizare reprezintă un risc imediat pentru siguranța rutieră. Inspecția tehnică periodică ar trebui să fie principalul instrument pentru a asigura conformitatea tehnică a vehiculelor. Controalele tehnice în trafic ale vehiculelor utilitare ar trebui doar să completeze inspecțiile tehnice periodice.
- (4) Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a stabili standardele de inspecție tehnică mai stricte decât cele prevăzute în prezenta directivă.
- (5) Punerea în aplicare a măsurilor privind inspecția tehnică poate include campanii de sensibilizare adresate îndeosebi proprietarilor de vehicule și menite să dezvolte bune practici și obiceiuri privind verificările de bază ale vehiculului lor.
- (6) Vehiculele cu sisteme tehnice defectuoase afectează siguranța rutieră, putând provoca accidente rutiere care se soldează cu răniri sau decese. Impactul sistemelor tehnice defectuoase ar putea fi redus dacă sistemul de inspecție ar fi îmbunătățit corespunzător. Identificarea din timp a unei deficiențe în privința conformității tehnice a unui vehicul ar contribui la soluționarea deficienței în cauză și, implicit, la prevenirea accidentelor.

⁽¹⁾ JO C 44, 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 11 martie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din 24 martie 2014.

- (7) Vehiculele cu sisteme defectuoase de control al emisiilor au un impact mai semnificativ asupra mediului decât vehiculele întreținute în mod adecvat. Prin urmare, periodicitatea inspecțiilor tehnice ar contribui la îmbunătățirea stării mediului prin reducerea mediei emisiilor generate de vehicule.
- (8) Statele membre ar trebui să aibă în vedere măsuri adecvate de prevenire a manipulării sau falsificării pieselor și componentelor vehiculelor care ar putea afecta în mod negativ caracteristicile prevăzute de siguranță și de mediu ale vehiculului, în special prin intermediul inspecției tehnice periodice; măsurile respective ar putea include sancțiuni eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.
- (9) Pe parcursul ultimelor două decenii, cerințele legate de emisii pentru omologarea de tip a vehiculelor au devenit din ce în ce mai stricte. Cu toate acestea, calitatea aerului nu s-a îmbunătățit în măsura în care se estimase ca urmare a standardelor mai stricte în materie de emisii pentru vehicule, în special în ceea ce privește oxizii de azot (NOx) și particulele fine în suspensie. Posibilitățile de îmbunătățire a ciclurilor de testare pentru a corespunde condițiilor rutiere ar trebui analizate cu atenție pentru a dezvolta soluții viitoare, inclusiv introducerea unor metode de testare în vederea măsurării nivelurilor de NOx și a valorilor limită pentru emisiile de NOx.
- (10) În cazul vehiculelor care fac parte din clasele de emisie Euro 6 și Euro VI, sistemele de diagnosticare la bord (OBD) devin tot mai eficiente în ceea ce privește măsurarea emisiilor, ceea ce justifică echivalarea rezultatelor lor cu cele ale testelor standard pentru emisii în cadrul inspecțiilor tehnice. Pentru a face posibilă utilizarea sistemelor de diagnosticare la bord pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro V, statele membre ar trebui să poată permite această metodă de testare în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe pentru astfel de vehicule cu condiția ca, ținându-se seama de legislația privind omologarea de tip relevantă, după caz, rezultatele sale să fi fost verificate independent.
- (11) În Uniune au fost adoptate o serie de standarde și cerințe tehnice referitoare la siguranța vehiculelor. Este necesar să se asigure, prin periodicitatea inspecțiilor tehnice, că vehiculele continuă să îndeplinească standardele de siguranță. Această periodicitate a inspecțiilor ar trebui să se aplice anumitor categorii de vehicule definite în Directivele 2002/24/CE ⁽¹⁾, 2003/37/CE ⁽²⁾ și 2007/46/CE ⁽³⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului.
- (12) Tractoarele cu roți cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h sunt folosite tot mai mult pentru înlocuirea camioanelor în activitățile de transport local și în activitățile comerciale de transport rutier de marfă. Potențialul lor de risc este comparabil cu cel al camioanelor și, în consecință, modul de tratate al vehiculelor din această categorie, folosite în special pe drumurile publice, ar trebui să facă obiectul inspecției tehnice.
- (13) Se presupune că vehiculele de interes istoric sunt reprezentante ale perioadei în care au fost fabricate și că circulă foarte rar pe drumurile publice. Statele membre ar trebui să fie cele care stabilesc durata perioadei dintre inspecțiile tehnice periodice. Tot statele membre ar trebui să aibă competența de a reglementa inspecția tehnică a altor tipuri de vehicule specializate.
- (14) Vehiculele care circulă exclusiv pe teritoriile îndepărtate ale statelor membre, în special pe insule mici cu mai puțin de 5 000 de locuitori sau în zone slab populate, unde densitatea populației este mai mică de cinci locuitori pe kilometrul pătrat, sunt utilizate în condiții care pot necesita un regim special de inspecție tehnică. Prin urmare, statele membre ar trebui să fie abilitate să excepteze astfel de vehicule de la aplicarea prezentei directive.
- (15) Inspecția tehnică este o activitate suverană și, ca atare, ar trebui realizată de statele membre sau de organisme publice sau private desemnate de statele membre, sub supravegherea acestora. Statele membre ar trebui să rămână responsabile de inspecția tehnică în orice situație, chiar și atunci când sistemul național permite autorizarea organismelor private, inclusiv a celor implicate și în activitățile de reparație a vehiculelor.

⁽¹⁾ Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și de abrogare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului (JO L 124, 9.5.2002, p. 1).

⁽²⁾ 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 și de abrogare a Directivei 74/150/CEE (JO L 171, 9.7.2003, p. 1).

⁽³⁾ 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 (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

- (16) Statele membre ar trebui să fie abilitate să desemneze centre de inspecție care nu sunt situate pe teritoriul lor pentru a efectua inspecții tehnice pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor, dacă respectivele centre de inspecție au fost deja autorizate de statul membru în care se află să efectueze inspecții ale vehiculelor.
- (17) Pentru inspecția vehiculelor și în special pentru componentele electronice de siguranță, este esențial să fie disponibile specificațiile tehnice ale fiecărui vehicul. Prin urmare, producătorii de autovehicule ar trebui să furnizeze datele necesare pentru verificarea funcționalității componentelor de siguranță și cu efect asupra mediului. Dispozițiile privind accesul la informațiile despre reparații și întreținere ar trebui aplicate similar în acest scop, permițând centrelor de inspecție să aibă acces la elementele informative necesare pentru inspecția tehnică. Datele ar trebui să includă detaliile care permit monitorizarea funcționalității sistemelor de siguranță ale vehiculului de o manieră care să permită inspectarea acestor sisteme în cadrul unei inspecții tehnice periodice. Acest lucru este vital, în special pentru sistemele comandate electronic, și trebuie să acopere toate elementele care au fost instalate de producător.
- (18) Vehiculele utilizate pe drumurile publice trebuie să fie conforme cerințelor aplicabile când sunt utilizate. Deținătorul certificatului de înmatriculare și, după caz, operatorul vehiculului ar trebui să fie responsabili de menținerea vehiculului într-o stare conformă cu cerințele.
- (19) Pentru siguranța rutieră și pentru impactul său asupra societății, este important ca vehiculele utilizate pe drumuri să fie într-o stare adecvată din punct de vedere tehnic. În consecință, statele membre nu ar trebui să fie împiedicate să permită inspecții tehnice suplimentare, pe bază voluntară.
- (20) Pentru ca deținătorii unui certificat de înmatriculare și operatorii de vehicule să beneficieze de un anumit grad de flexibilitate, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a specifica o perioadă de câteva săptămâni în decursul căreia să poată fi efectuată inspecția periodică.
- (21) Controalele efectuate pe parcursul duratei de viață a unui vehicul ar trebui să fie relativ simple, rapide și necesitare, contribuind, totodată, la realizarea obiectivelor prezentei directive.
- (22) Inspecțiile tehnice ar trebui să includă toate elementele relevante pentru concepția, construcția și echipamentele specifice ale vehiculului supus inspecției. Compatibilitatea dintre piese și componente, cum ar fi compatibilitatea dintre jante și butucul roții, ar trebui tratate ca element de siguranță esențial și ar trebui verificate la inspecția tehnică. În contextul acestor elemente și ținând cont de starea actuală a tehnologiei auto, în lista elementelor supuse inspecției ar trebui să figureze și sistemele electronice moderne. Pentru a obține o armonizare suplimentară a inspecțiilor tehnice, ar trebui stabilite metode de control pentru fiecare dintre elementele supuse inspecției. Aceste elemente ar trebui actualizate pentru a ține cont de evoluția cercetării și de progresul tehnic în domeniul siguranței vehiculelor.
- (23) Pentru a facilita armonizarea și pentru a asigura coerența standardelor, ar trebui întocmită o listă neexhaustivă a principalelor motive care determină defectarea fiecărui element supus inspecției. Pentru o evaluare consecventă a stării vehiculului inspectat, ar trebui instituit un standard comun de evaluare a defecțiunilor depistate.
- (24) Pentru a aplica mai bine principiul libertății de circulație în cadrul Uniunii, la reinmatricularea unui vehicul, statele membre ar trebui să recunoască certificatele de inspecție tehnică eliberate de un alt stat membru. Aceasta ar trebui să nu aducă atingere dreptului statului membru de a verifica certificatul de inspecție tehnică și identitatea vehiculului la reinmatriculare și de a solicita efectuarea unei noi inspecții tehnice în condițiile stabilite în prezenta directivă.
- (25) Fraudarea odometrelor ar trebui considerată contravenție pasibilă de sancțiune, întrucât aceasta poate cauza evaluarea incorectă a conformității tehnice a unui vehicul. Înregistrarea kilometrajului în certificatul de inspecție tehnică și accesul inspectorilor la aceste informații, ar trebui să faciliteze depistarea falsificării sau manipulării odometrelor. Schimbul de informații între autoritățile competente privind kilometrajul indicat de odometru ar trebui examinat de Comisie.

- (26) După fiecare inspecție se eliberează un certificat de inspecție tehnică. Acesta ar trebui să cuprindă, printre altele, informații legate de identitatea vehiculului și de rezultatele inspecției. Rezultatele inspecției tehnice ar trebui să fie disponibile în format electronic. Statele membre ar trebui să colecteze și să păstreze aceste informații într-o bază de date, în vederea unei monitorizări ulterioare corespunzătoare a acestor inspecții, în special în vederea evaluării rezultatelor inspecțiilor tehnice.
- (27) Deținătorul certificatului de înmatriculare și, după caz, operatorul unui vehicul care face obiectul unei inspecții tehnice în decursul căreia se constată existența unor defecțiuni, mai ales dacă acestea periclitează siguranța rutieră, ar trebui să le remedieze de urgență. În cazul unor defecțiuni periculoase, ar putea fi necesar să se limiteze utilizarea vehiculului până la remedierea totală a acestora.
- (28) În cazul în care vehiculul face parte dintr-o categorie de vehicule care nu fac obiectul înmatriculării în statul membru în care au fost puse în circulație, ar trebui să i se permită statului membru în cauză să ceară ca dovada inspecției să fie afișată pe vehicul, la vedere.
- (29) Pentru a se obține o înaltă calitate a inspecțiilor pe întreg teritoriul Uniunii, atât echipamentele utilizate la inspecția tehnică, cât și întreținerea și calibrarea lor ar trebui să fie verificate, ținându-se seama de specificațiile furnizate de statul membru sau de producătorul echipamentelor.
- (30) Ar trebui să fie posibilă utilizarea de echipamente alternative care reflectă progresele tehnologice și inovațiile, cu condiția să asigure un nivel înalt echivalent al calității inspecției.
- (31) La autorizarea centrelor de inspecție de pe teritoriul lor, statele membre ar trebui să țină seama de faptul că Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ exclude din domeniul său de aplicare unele servicii de interes general din domeniul transportului.
- (32) Centrele de inspecție ar trebui să asigure obiectivitatea și nivelul înalt de calitate ale inspecției vehiculelor. Prin urmare, pentru a îndeplini cerințele minime de management al calității, centrele de inspecție ar trebui să respecte cerințele stabilite de statul membru de autorizare.
- (33) O calitate înaltă a inspecției tehnice necesită un nivel înalt de abilități și competențe ale personalului care efectuează inspecțiile. Ar trebui să se introducă un sistem de formare care să cuprindă o formare inițială, formări ulterioare periodice cu scopul reîmprospătării cunoștințelor sau o examinare adecvată. Ar trebui definită o perioadă de tranziție care să permită o trecere lină a personalului de inspecție existent la sistemul de formare sau examinare periodică. Pentru a garanta un nivel superior de formare, competență și inspecție, statele membre ar trebui să poată introduce cerințe suplimentare în materie de competențe și formare.
- (34) Inspectorii, atunci când efectuează inspecții tehnice, ar trebui să acționeze independent, iar evaluarea lor nu ar trebui să fie afectată de conflicte de interese, fie ele de ordin economic sau personal. Recompensarea inspectorilor nu ar trebui să fie direct legată de rezultatele inspecțiilor tehnice. Statele membre ar trebui să poată impune cerințe în ceea ce privește separarea activităților sau să poată autoriza un organism privat să realizeze atât inspecțiile tehnice, cât și reparații ale vehiculelor, chiar și ale aceluiași vehicul, în cazul în care organismul de supraveghere se asigură că este menținut un nivel înalt de obiectivitate.
- (35) Rezultatele unei inspecții tehnice nu ar trebui să fie modificate în scopuri comerciale. Ele ar trebui să poată fi modificate de organismul de supraveghere numai dacă constatările unei inspecții tehnice efectuate de un inspector sunt flagrant incorecte.
- (36) Pentru a se asigura că o înaltă calitate a actului de inspecție se menține în timp, statele membre ar trebui să instituie un sistem de asigurare a calității, care să acopere procesele de autorizare, supraveghere și retragere, suspendare ori anulare a autorizației de a efectua inspecții tehnice.

⁽¹⁾ Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne (JO L 376, 27.12.2006, p. 36).

- (37) Acreditarea centrelor de inspecție în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ nu ar trebui să constituie o obligație pentru statele membre.
- (38) În mai multe state membre, un număr mare de centre private de inspecție autorizate efectuează inspecțiile tehnice. Pentru ca schimbul de informații în această privință dintre statele membre să fie eficient, ar trebui să se desemneze puncte de contact naționale.
- (39) Inspecția tehnică este o componentă a unui sistem de reglementare mai amplu, la care vehiculele participă pe toată durata ciclului lor de viață, de la omologare, trecând prin înmatriculare și inspecții tehnice, până la casare. Schimbul de informații conținute în bazele de date electronice naționale și ale producătorilor ar trebui să contribuie, în principiu, la îmbunătățirea eficienței întregului lanț administrativ și la reducerea costurilor și a sarcinilor administrative. Comisia ar trebui să examineze fezabilitatea, costurile și beneficiile instituirii unei platforme electronice de informații privind vehiculele folosind soluțiile IT existente care au fost deja implementate în domeniul schimburilor internaționale de date, în vederea reducerii la minimum a costurilor și a evitării suprapunerilor. În realizarea examinării sale asupra acestui aspect, Comisia ar trebui să analizeze modul optim de realizare a unor legături între sistemele naționale existente, prin intermediul cărora să se facă schimb de informații privind datele legate de inspecția tehnică și kilometrajele indicate de odometre între autoritățile competente ale statelor membre responsabile de inspecția, înmatricularea și omologarea vehiculelor, centrele de inspecție, producătorii de echipamente de inspecție și producătorii de vehicule. Comisia ar trebui să analizeze, de asemenea, fezabilitatea, precum și costurile și beneficiile colectării și stocării informațiilor disponibile referitoare la principalele componente de siguranță ale vehiculelor care au fost implicate în accidente grave, precum și posibilitatea de a oferi inspectorilor, deținătorilor certificatelor de înmatriculare și persoanelor care se ocupă de studiul accidentelor, în mod anonim, informații despre istoricul accidentelor și kilometrajul indicat de odometru.
- (40) În scopul de a se asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Respectivul competențe de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.
- (41) Comisia nu ar trebui să adopte acte de punere în aplicare legate de informațiile care trebuie puse la dispoziție de producătorii de vehicule în scopul inspecțiilor tehnice în cazul în care comitetul înființat în temeiul prezentei directive nu emite niciun aviz referitor la proiectul de act de punere în aplicare prezentat de Comisie.
- (42) Pentru a actualiza desemnarea categoriilor de vehicule de la articolul 2 alineatul (1) și articolul 5 alineatele (1) și (2), a actualiza anexa I punctul 3 în ceea ce privește metodele și pentru a adapta anexa I punctul 3, în ceea ce privește lista elementelor verificate, metodele și evaluarea deficiențelor, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Comisia, atunci când pregătește și elaborează acte delegate, ar trebui să asigure transmiterea simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (43) Respectarea cerințelor are un impact direct asupra siguranței rutiere și, în consecință, ar trebui să fie verificată periodic. Comisia ar trebui să ofere informații privind eficacitatea dispozițiilor prezentei directive, incluzând informații privind domeniul de aplicare al acesteia, frecvența inspecțiilor, îmbunătățirile ulterioare aduse sistemului de inspecții tehnice prin schimburile electronice de informații, precum și privind eventuala recunoaștere reciprocă în viitor a certificatelor de inspecție tehnică.
- (44) Echipamentele și infrastructura de inspecție utilizate în centrele de inspecție ar trebui să îndeplinească cerințele stabilite pentru efectuarea inspecției tehnice. Deoarece aceasta presupune investiții și adaptări majore care este posibil să nu poată fi realizate imediat, ar trebui acordată o perioadă de cinci ani pentru punerea în conformitate cu cerințele. Organismelor de supraveghere ar trebui să li se acorde o perioadă similară de cinci ani pentru a putea întruni toate criteriile și cerințele legate de autorizarea și supravegherea centrelor de inspecție.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (45) Dat fiind că obiectivul prezentei directive, și anume acela de a îmbunătăți siguranța rutieră prin stabilirea de cerințe și norme comune privind inspecțiile tehnice ale vehiculelor pe teritoriul Uniunii, nu poate fi realizat în mod suficient de statele membre dar, având în vedere amploarea acțiunii, ar putea fi mai bine realizat la nivelul Uniunii, aceasta poate lua măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității enunțat la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar în vederea realizării obiectivului menționat.
- (46) Prezenta directivă respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, astfel cum se menționează la articolul 6 din Tratatul privind Uniunea Europeană.
- (47) Prezenta directivă integrează și actualizează normele conținute în Recomandarea 2010/378/UE a Comisiei ⁽¹⁾ cu scopul de a reglementa mai eficient rezultatele inspecțiilor tehnice.
- (48) Prezenta directivă actualizează cerințele tehnice cuprinse în Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ și îi extinde domeniul de aplicare pentru a include în special dispoziții privind înființarea unor centre de inspecție și a organismelor de supraveghere aferente, precum și desemnarea inspectorilor însărcinați cu efectuarea inspecțiilor tehnice. Prin urmare, directiva menționată ar trebui abrogată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

OBIECT, DEFINIȚII ȘI DOMENIU DE APLICARE

Articolul 1

Obiectul

Prezenta directivă instituie cerințele minime privind sistemul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor care circulă pe drumurile publice.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică vehiculelor care au o viteză prin construcție care depășește 25 km/h și fac parte din categoriile de mai jos, după cum se precizează în Directiva 2002/24/CE, în Directiva 2003/37/CE și în Directiva 2007/46/CE:

- autovehicule proiectate și fabricate în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au cel mult opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto – categoria M₁;
- autovehicule proiectate și fabricate în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au mai mult de opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto – categoriile M₂ și M₃;
- autovehicule proiectate și fabricate în principal pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone – categoria N₁;
- autovehicule proiectate și fabricate în principal pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile N₂ și N₃;
- remorci proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri sau de persoane, precum și pentru cazarea de persoane, cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile O₃ și O₄;
- de la 1 ianuarie 2022, vehicule cu două sau trei roți – categoriile L3e, L4e, L5e și L7e, cu o capacitate cilindrică de peste 125 cm³;
- tractoare cu roți, din categoria T5, care circulă în principal pe drumurile publice cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h.

⁽¹⁾ Recomandarea Comisiei 2010/378/UE din 5 iulie 2010 privind evaluarea defecțiunilor în cadrul inspecțiilor tehnice auto, în conformitate cu Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (JO L 173, 8.7.2010, p. 74).

⁽²⁾ Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (JO L 141, 6.6.2009, p. 12).

(2) Statele membre pot exclude următoarele vehicule înmatriculate pe teritoriul lor din domeniul de aplicare a prezentei directive:

- vehiculele care sunt utilizate sau care circulă în condiții excepționale și vehiculele care nu circulă niciodată sau aproape niciodată pe drumurile publice, precum vehiculele de interes istoric sau vehiculele de competiție,
- vehiculele care fac obiectul imunității diplomatice;
- vehiculele utilizate de forțele armate, forțele de ordine, serviciile de pompieri, serviciile de protecție civilă, serviciile de urgență sau echipele de salvare;
- vehiculele utilizate în scopuri agricole, horticole, silvicole, zootehnice sau piscicole care sunt exploatate numai pe teritoriul statului membru respectiv și numai pe terenurile unde se desfășoară astfel de activități, inclusiv drumuri agricole, forestiere sau terenuri agricole;
- vehiculele utilizate exclusiv pe insule mici sau în zone cu densitate redusă a populației;
- vehiculele specializate care transportă echipamente de circ sau divertisment, cu viteza maximă prin construcție care nu depășește 40 km/h și care sunt utilizate numai pe teritoriul statului membru respectiv;
- vehiculele din categoriile L3e, L4e, L5e și L7e, cu o capacitate cilindrică de peste 125 cm³, în cazurile în care statele membre au pus în aplicare măsuri alternative eficiente pentru vehiculele cu două sau trei roți, ținând seama în special de statisticile relevante legate de siguranța rutieră din ultimii cinci ani. Statele membre notifică Comisiei aceste scutiri.

(3) Statele membre pot introduce cerințe naționale privind inspecțiile tehnice pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor care nu fac obiectul prezentei directive și pentru vehiculele enumerate la alineatul (2).

Articolul 3

Definiții

Următoarele definiții se aplică numai în sensul prezentei directive:

1. „vehicul” înseamnă orice autovehicul care nu circulă pe șine sau remorca sa;
2. „autovehicul” înseamnă orice vehicul cu motor cu roți care se deplasează prin propriile mijloace, cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;
3. „remorcă” înseamnă orice vehicul cu roți și fără autopropulsie, conceput și fabricat pentru a fi tractat de un autovehicul;
4. „semiremorcă” înseamnă orice remorcă concepută pentru a fi cuplată la un autovehicul astfel încât o parte a sa să se sprijine pe autovehicul și o parte substanțială din masa ei și masa încărcăturii sale să fie suportate de autovehicul;
5. „vehicule cu două sau trei roți” înseamnă orice vehicul cu motor pe două roți, cu sau fără ataș, și orice tricicluri sau cvadricicluri;
6. „vehicul înmatriculat într-un stat membru” înseamnă un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru;
7. „vehicul de interes istoric” înseamnă orice vehicul care este considerat ca atare de statul membru de înmatriculare sau de unul dintre organismele sale de autorizare desemnate și care îndeplinește toate condițiile următoare:
 - a fost fabricat sau înmatriculat pentru prima dată în urmă cu cel puțin 30 de ani;
 - tipul său specific, astfel cum este definit în dreptul Uniunii sau cel național relevant, nu se mai află în fabricație;
 - este bine întreținut și menținut în starea sa inițială și nu a suferit nicio modificare substanțială a caracteristicilor tehnice ale componentelor sale principale;

8. „deținător al certificatului de înmatriculare” înseamnă persoana juridică sau fizică pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;
9. „inspecție tehnică” înseamnă o inspecție efectuată în conformitate cu anexa I concepută pentru a garanta că un vehicul poate fi folosit în condiții de siguranță pe drumurile publice și că respectă caracteristicile obligatorii de siguranță și de mediu impuse;
10. „omologare” înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un vehicul respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante menționate în Directiva 2002/24/CE, în Directiva 2003/37/CE și în Directiva 2007/46/CE;
11. „deficiențe” înseamnă defecțiuni tehnice și alte neconformități constatate în timpul unei inspecții tehnice;
12. „certificat de inspecție tehnică” înseamnă un raport al inspecției tehnice eliberat de autoritatea competentă sau de un centru de inspecție, care conține rezultatul inspecției tehnice;
13. „inspector” înseamnă o persoană autorizată de un stat membru sau de autoritatea competentă a acestuia să efectueze inspecții tehnice într-un centru de inspecție sau, după caz, în numele unei autorități competente;
14. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate sau un organism public căruia un stat membru i-a acordat responsabilitatea administrării sistemului de inspecție tehnică, inclusiv, dacă este cazul, a efectuării inspecțiilor tehnice;
15. „centru de inspecție” înseamnă organisme sau entități publice sau private, autorizate de un stat membru să efectueze inspecții tehnice;
16. „organism de supraveghere” înseamnă un organism sau organisme înființat(e) de un stat membru, responsabil(e) de supravegherea centrelor de inspecție. Organismul de supraveghere poate face parte din autoritatea sau autoritățile competente;
17. „insulă mică” înseamnă o insulă cu mai puțin de 5 000 de locuitori care nu este legată de alte părți ale teritoriului prin poduri rutiere sau tuneluri rutiere;
18. „zonă cu densitate redusă a populației” înseamnă o zonă prestabilită în care densitatea populației este mai mică de cinci locuitori pe kilometrul pătrat;
19. „drum public” înseamnă un drum de utilitate publică generală, cum ar fi drumurile locale, regionale sau naționale, drumurile principale, drumurile expres sau autostrăzile.

CAPITOLUL II

OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 4

Responsabilități

- (1) Fiecare stat membru se asigură că vehiculele înmatriculate pe teritoriul său sunt inspectate periodic, conform prezentei directive, în centre de inspecție autorizate de statul membru de înmatriculare a vehiculelor respective.
- (2) Inspecțiile tehnice se efectuează de către statul membru în care este înmatriculat vehiculul, de către un organism public abilitat de acel stat membru în acest sens sau de către organisme sau instituții desemnate și supravegheate de către statul membru respectiv, inclusiv organisme private autorizate.
- (3) În conformitate cu principiile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾ și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁾, Comisia, prin intermediul actelor de punere în aplicare și înainte de data de 28 mai 2018, adoptă:

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

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

- (a) un set de informații tehnice privind echipamentul de frânare, direcția, vizibilitatea, lămpile, dispozitivele reflectorizante, sistemul electric, punțile, jantele, anvelopele, suspensia, șasiul, accesoriile șasiului, alte echipamente și emisiile poluante necesare pentru inspecțiile tehnice ale elementelor care trebuie testate și privind utilizarea metodelor de testare recomandate, în conformitate cu anexa I punctul 3; și
- (b) normele detaliate privind formatul datelor și procedurile de acces la informațiile tehnice relevante.

Actele de punere în aplicare respective sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 19 alineatul (2).

Informațiile tehnice menționate la primul paragraf litera (a) sunt puse la dispoziție gratuit sau la un preț rezonabil de către producători centrelor de inspecție și autorităților competente relevante, în mod nediscriminatoriu.

Comisia analizează fezabilitatea înființării unui punct unic de acces la aceste informații tehnice.

- (4) Statele membre se asigură că dreptul intern definește răspunderea privind păstrarea vehiculelor într-o stare tehnică sigură și conformă cerințelor.

CAPITOLUL III

CERINȚE MINIME PRIVIND INSPECȚIILE TEHNICE

Articolul 5

Data și frecvența inspecțiilor

- (1) Vehiculele sunt supuse unei inspecții tehnice cel puțin la intervalele de mai jos, fără a aduce atingere perioadei de flexibilitate aplicate în statele membre conform alineatului (3):

- (a) vehiculele din categoriile M_1 și N_1 : la patru ani de la data primei înmatriculări și, ulterior, o dată la doi ani;
- (b) vehiculele din categoria M_1 utilizate ca taxiuri sau ambulante, vehiculele din categoriile M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 și O_4 : la un an de la data primei înmatriculări și, ulterior, anual;
- (c) vehiculele din categoria T5 care sunt utilizate în principal pe drumurile publice în scopul transportului comercial de mărfuri: la patru ani de la data primei înmatriculări și, ulterior, o dată la doi ani.

- (2) Statele membre stabilesc intervale adecvate în care vehiculele din categoriile L3e, L4e, L5e și L7e cu o capacitate cilindrică de peste 125 cm³ trebuie să facă obiectul inspecției tehnice.

- (3) Statele membre sau autoritățile competente pot stabili o perioadă rezonabilă pe parcursul căreia trebuie efectuată inspecția tehnică, fără a depăși intervalele stabilite la alineatul (1).

- (4) Indiferent de data ultimei inspecții tehnice a unui vehicul, statul membru sau autoritatea competentă vizată poate impune efectuarea unei inspecții tehnice pentru respectivul vehicul înainte de data menționată la alineatele (1) și (2), în următoarele cazuri:

- după un accident care a afectat principalele componente de siguranță ale vehiculului, precum roțile, suspensiile, zonele de deformare, sistemele de airbaguri, direcția sau frânele;
- atunci când sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate;
- în cazul schimbării deținătorului certificatului de înmatriculare al vehiculului;
- atunci când vehiculul a ajuns la un kilometraj de 160 000 km;
- în cazurile în care siguranța rutieră este grav afectată.

Articolul 6

Conținutul inspecției și metodele aplicate

- (1) Pentru categoriile de vehicule care fac obiectul prezentei directive, cu excepția categoriilor L3e, L4e, L5e și L7e cu o capacitate cilindrică de peste 125 cm³, statele membre se asigură că inspecțiile tehnice acoperă cel puțin domeniile menționate în anexa I punctul 2.

(2) Pentru fiecare domeniu menționat la alineatul (1), autoritățile competente din statele membre sau centrele de inspecție efectuează o inspecție tehnică care vizează cel puțin elementele menționate la anexa I punctul 3, utilizând metoda recomandată sau o metodă echivalentă aprobată de autoritatea competentă aplicabilă inspecției elementelor respective astfel cum se prevede în anexa I punctul 3. Inspecția mai poate include, de asemenea, o verificare a faptului că piesele și componentele vehiculului respectiv respectă caracteristicile de siguranță și de mediu obligatorii în vigoare la momentul omologării, sau, dacă este cazul, la momentul postechipării.

Inspecțiile se desfășoară cu ajutorul tehnicilor și echipamentelor disponibile în prezent, fără a se folosi unelte pentru a demonta sau îndepărta părți ale vehiculului.

(3) Pentru vehiculele din categoriile L3e, L4e, L5e și L7e cu o capacitate cilindrică de peste 125 cm³, statele membre stabilesc domeniile, elementele și metodele de inspecție.

Articolul 7

Evaluarea deficiențelor

(1) Pentru fiecare element supus inspecției, în anexa I figurează o listă minimală a posibilelor deficiențe și a gradului de gravitate asociat.

(2) Deficiențele identificate la inspecțiile periodice ale vehiculelor se clasifică într-una dintre următoarele categorii:

(a) deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau impact asupra mediului și alte neconformități minore;

(b) deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului sau să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic și alte neconformități mai importante;

(c) deficiențe periculoase, care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau care au impact asupra mediului, care justifică faptul că un stat membru sau autoritățile sale competente pot interzice utilizarea vehiculului pe drumurile publice.

(3) Un vehicul care prezintă deficiențe încadrabile la mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele prezentate la alineatul (2) este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la același aspect inspectat, astfel cum este identificat în domeniul de aplicare al testului menționat la punctul 2 din anexa I, poate fi clasificat în categoria imediat superioară de gravitate dacă se poate demonstra că efectul combinat al acestor deficiențe poate genera un risc mai mare la adresa siguranței rutiere.

Articolul 8

Certificatul de inspecție tehnică

(1) Statele membre se asigură că centrele de inspecție sau, dacă este cazul, autoritățile competente, care au efectuat inspecția tehnică a unui vehicul eliberează un certificat de inspecție tehnică pentru acel vehicul, conținând cel puțin elementele standardizate aferente codurilor armonizate ale Uniunii prevăzute în anexa II.

(2) Statele membre se asigură că centrele de inspecție sau, dacă este cazul, autoritățile competente, pun certificatul de inspecție tehnică la dispoziția persoanei care prezintă vehiculul la inspecție sau, în cazul certificatelor electronice de inspecție tehnică, o copie imprimată certificată a acestui certificat.

(3) Fără a aduce atingere articolului 5, în cazul reînmatriculării unui vehicul deja înmatriculat în alt stat membru, fiecare stat membru recunoaște certificatul de inspecție tehnică eliberat de celălalt stat membru, ca și cum ar fi eliberat el însuși certificatul de inspecție tehnică, cu condiția ca acesta să fie încă valabil din punct de vedere al respectării frecvenței inspecțiilor stabilite pentru inspecțiile tehnice periodice de statul membru de reînmatriculare. În caz de dubiu, statul membru de reînmatriculare poate verifica valabilitatea certificatului de inspecție tehnică înainte de recunoașterea acestuia. Statele membre comunică Comisiei o descriere a certificatului de inspecție tehnică înainte de 20 mai 2018. Comisia informează comitetul menționat la articolul 19. Prezentul alineat nu se aplică vehiculelor din categoriile L3e, L4e, L5e și L7e.

(4) Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (4) și alineatului (3) de la prezentul articol, statele membre recunosc, în principiu, valabilitatea certificatului de inspecție tehnică în cazul în care se schimbă proprietarul vehiculului, cu deținerea dovezii valabile a efectuării unei inspecții tehnice periodice.

(5) Începând cu 20 mai 2018 și cel mai târziu până la 20 mai 2021, centrele de inspecție comunică electronic autorității competente ale statului membru respectiv informațiile menționate în certificatele de inspecție tehnică pe care le eliberează. O astfel de comunicare are loc într-un termen rezonabil de la eliberarea fiecărui certificat de inspecție tehnică. Până la această din urmă dată, centrele de inspecție pot comunica autorității competente aceste informații prin orice alte mijloace. Statele membre stabilesc perioada pe parcursul căreia autoritatea competentă este obligată să păstreze aceste informații. Această perioadă este de minimum 36 de luni, fără a aduce atingere sistemelor fiscale naționale ale statelor membre.

(6) Statele membre se asigură că, în scopul verificării odometrului, în cazul în care acesta a fost montat în mod normal, informațiile incluse la inspecția tehnică anterioară sunt puse la dispoziția inspectorilor imediat ce devin disponibile în format electronic. În cazurile în care se constată că odometrul a fost manipulat pentru a reduce kilometrajul sau pentru a falsifica kilometrajul unui vehicul, o astfel de manipulare se pedepsește cu sancțiuni eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.

(7) Statele membre se asigură că rezultatele inspecției tehnice se notifică autorității de înmatriculare a vehiculului sau se pun la dispoziția acesteia în format electronic cât mai curând posibil. Notificarea respectivă conține informațiile menționate în certificatul de inspecție tehnică.

Articolul 9

Urmărirea deficiențelor

(1) În cazul în care există doar deficiențe minore, inspecția se consideră că a fost trecută, deficiențele se remediază, iar vehiculul nu mai este supus din nou inspecției.

(2) În cazul unor deficiențe majore, inspecția se consideră că nu a fost trecută. Statul membru sau autoritatea competentă decide asupra intervalului de timp în care un astfel de vehicul poate circula înainte de reefectuarea inspecției tehnice. Se realizează o nouă inspecție tehnică într-o perioadă definită de statul membru sau de autoritatea competentă, dar în termen de cel mult două luni de la inspecția inițială.

(3) În cazul unor deficiențe periculoase, inspecția se consideră că nu a fost trecută. Statul membru sau autoritatea competentă poate decide că un astfel de vehicul nu poate să circule pe drumurile publice și că autorizația de circulație în traficul rutier se suspendă pe o perioadă limitată de timp, fără ca aceasta să implice un nou proces de înmatriculare, până la remedierea deficiențelor și la emiterea unui nou certificat de inspecție tehnică în care se atestă că vehiculul respectă cerințele.

Articolul 10

Dovada inspecției

(1) Centrul de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă a statului membru care a efectuat o inspecție tehnică la un vehicul înmatriculat pe teritoriul său emite o dovadă, cum ar fi o mențiune în documentul de înmatriculare al vehiculului, un autocolant, un certificat sau orice alt tip de informații ușor accesibile, în cazul fiecărui vehicul care a trecut cu succes o atare inspecție. Dovada indică data până la care trebuie să se efectueze următoarea inspecție tehnică.

Statele membre comunică Comisiei o descriere a dovezii inspecției înainte de 20 mai 2018. La rândul său, Comisia informează comitetul menționat la articolul 19.

(2) În cazul în care vehiculul face parte dintr-o categorie de vehicule care nu fac obiectul înmatriculării în statul membru în care au fost puse în folosință, statul membru poate cere ca dovada inspecției să fie afișată în mod vizibil pe vehiculul respectiv.

(3) În scopul liberei circulații, fiecare stat membru recunoaște dovada furnizată de centrul de inspecție sau de autoritatea competentă a altui stat membru emisă în conformitate cu alineatul (1).

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE

Articolul 11

Echipamentele și infrastructura de inspecție

(1) Statele membre se asigură că echipamentele și infrastructura de inspecție utilizate la efectuarea inspecțiilor tehnice respectă cerințele tehnice minime stabilite în anexa III.

(2) Statele membre se asigură că centrele de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă întrețin echipamentele și infrastructura de inspecție în conformitate cu specificațiile producătorilor.

(3) Echipamentele de măsurare se calibrează periodic în conformitate cu dispozițiile din anexa III și sunt verificate în conformitate cu specificațiile furnizate de statul membru respectiv sau de producătorul echipamentelor.

Articolul 12

Centrele de inspecție

(1) Centrele de inspecție în care inspectorii efectuează inspecțiile tehnice sunt autorizate de statul membru sau de autoritatea sa competentă.

(2) Pentru a îndeplini cerințele minime de management al calității, centrele de inspecție respectă cerințele stabilite de statul membru de autorizare. Centrele de inspecție asigură obiectivitatea și nivelul înalt de calitate ale inspecției tehnice.

Articolul 13

Inspectorii

(1) Statele membre se asigură că inspecțiile tehnice se efectuează de către inspectorii care îndeplinesc cerințele minime de competență și formare stabilite în anexa IV. Statele membre pot introduce cerințe suplimentare în materie de competență și formare.

(2) Autoritățile competente sau, după caz, centrele de formare autorizate eliberează un certificat inspectorilor care îndeplinesc cerințele minime de competență și de formare. Acest certificat conține cel puțin informațiile menționate în anexa IV punctul 3.

(3) Inspectorii care sunt angajați sau autorizați de autoritățile competente ale statelor membre sau de un centru de inspecție la 20 mai 2018 sunt exceptați de la cerințele prevăzute în anexa IV punctul 1.

(4) La efectuarea unei inspecții tehnice, inspectorii nu se află în niciun conflict de interese, astfel încât să se asigure, din perspectiva statului membru sau a autorității competente în cauză, că este menținut un nivel ridicat de imparțialitate și obiectivitate.

(5) Persoana care prezintă vehiculul la inspecție este informată cu privire la orice deficiențe care au fost identificate la vehicul și care necesită remediere.

(6) Rezultatele inspecției tehnice pot fi modificate, dacă este cazul, numai de către organismul de supraveghere sau în conformitate cu procedura instituită de autoritatea competentă, dacă constatările inspecției tehnice sunt flagrant incorecte.

Articolul 14

Supravegherea centrelor de inspecție

(1) Statele membre se asigură că centrele de inspecție sunt supravegheate.

(2) Organismul de supraveghere efectuează cel puțin sarcinile prevăzute în anexa V punctul 1 și îndeplinește cerințele prevăzute la punctele 2 și 3 din anexa respectivă.

Statele membre pun la dispoziția publicului normele și procedurile privind organizarea, sarcinile și cerințele aplicabile personalului din cadrul organismelor de supraveghere, inclusiv cerințele de independență.

(3) Centrele de inspecție operate direct de o autoritate competentă sunt exceptate de la cerințele referitoare la autorizare și supraveghere în cazurile în care organismul de supraveghere face parte din autoritatea competentă.

(4) Cerințele menționate la alineatele (2) și (3) pot fi considerate ca fiind îndeplinite de statele membre care solicită acreditarea centrelor de inspecție în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

CAPITOLUL V

COOPERAREA ȘI SCHIMBUL DE INFORMAȚII*Articolul 15***Cooperarea administrativă dintre statele membre**

- (1) Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte state membre și cu Comisia, în ceea ce privește aplicarea prezentei directive.
- (2) Statele membre transmit Comisiei denumirea și datele de contact ale punctului lor național de contact cel târziu până la 20 mai 2015 și informează Comisia fără întârziere cu privire la orice fel de modificări ale acestora. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact și o transmite statelor membre.

*Articolul 16***Platforma electronică de informații privind vehiculele**

Comisia examinează fezabilitatea, costurile și beneficiile instituirii unei platforme electronice de informații privind vehiculele, folosind soluțiile IT existente care au fost deja implementate în domeniul schimburilor internaționale de date, în vederea reducerii la minimum a costurilor și a evitării duplicărilor. La examinarea chestiunii, Comisia analizează modul optim de realizare a unor legături între sistemele naționale existente, pentru facilitarea schimbului de informații privind datele legate de inspecția tehnică și kilometrajele indicate de odometre între autoritățile competente ale statelor membre responsabile de inspecția, înmatricularea și omologarea vehiculelor, centrele de inspecție, producătorii de echipamente de inspecție și producătorii de vehicule.

Comisia analizează, de asemenea, fezabilitatea, precum și costurile și beneficiile colectării și stocării informațiilor disponibile referitoare la principalele componente de siguranță ale vehiculelor care au fost implicate în accidente grave, precum și posibilitatea de a pune la dispoziția inspectorilor, deținătorilor de certificate de înmatriculare și persoanelor care se ocupă de studiul accidentelor, în mod anonim, informații despre istoricul accidentelor și kilometrajul indicat de odometru.

CAPITOLUL VI

ACTE DELEGATE ȘI ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE*Articolul 17***Acte delegate**

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 18, în ceea ce privește:

- actualizarea exclusivă a desemnării categoriilor de vehicule menționate la articolul 2 alineatul (1) și articolul 5 alineatele (1) și (2), după caz, în cazul în care sunt aduse modificări categoriilor de vehicule, generate de modificarea legislației privind omologarea de tip menționată la articolul 2 alineatul (1), fără a aduce atingere domeniului de aplicare și frecvențelor de inspecție;
- actualizarea anexei I punctul 3 în ceea ce privește metodele de inspecție în cazul în care metode de inspecție mai eficiente și mai eficiente devin disponibile, fără a extinde lista elementelor care trebuie verificate;
- adaptarea anexei I punctul 3, în urma unei evaluări pozitive costuri-beneficii, în ceea ce privește lista elementelor verificate, metodele de inspecție, motivele respingerii și evaluarea deficiențelor în cazul modificării cerințelor obligatorii referitoare la omologarea de tip din cadrul legislației Uniunii privind siguranța sau mediul.

*Articolul 18***Exercitarea delegării**

- (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 17 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 19 mai 2014. Cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani, Comisia elaborează un raport referitor la delegarea competențelor. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 17 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

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

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 17 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 data notificării 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. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 19

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet („Comitetul de inspecție tehnică”). Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

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

CAPITOLUL VII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 20

Raportarea

(1) Până la 30 aprilie 2020, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive și efectele acesteia, în special în ceea ce privește nivelul armonizării inspecțiilor tehnice periodice, eficacitatea dispozițiilor referitoare la domeniul de aplicare, la frecvența inspecțiilor, la recunoașterea reciprocă a certificatelor de inspecție tehnică în cazul reinmatriculării vehiculelor provenite din alte state membre și la rezultatele examinării fezabilității introducerii unei platforme electronice de informații privind vehiculele, astfel cum se menționează la articolul 16. Raportul include și o analiză a necesității actualizării anexelor, în special în funcție de progresele și tehnice și aspectele practice. Raportul se transmite în urma consultării comitetului menționat la articolul 19 și se însoțește, după caz, de propuneri legislative.

(2) Până la 30 aprilie 2019, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport, realizat pe baza unor studii independente, privind eficacitatea includerii remorcilor ușoare și a vehiculelor cu două sau trei roți în domeniul de aplicare al prezentei directive. Raportul evaluează evoluția situației privind siguranța rutieră în Uniune și, pentru fiecare subcategorie de vehicule L, compară rezultatele măsurilor naționale de siguranță rutieră, ținând seama de distanța medie parcursă de respectivele vehicule. În special, Comisia evaluează dacă standardele și costurile inspecțiilor tehnice periodice pentru fiecare categorie de vehicule sunt proporționale cu obiectivele stabilite în materie de siguranță rutieră. Raportul este însoțit de o evaluare de impact detaliată, care să analizeze costurile și beneficiile pe întreg teritoriul Uniunii, inclusiv aspectele specifice din statele membre. Raportul este prezentat cu cel puțin șase luni înainte de transmiterea oricărei propuneri legislative, dacă este cazul, pentru a include noile categorii în domeniul de aplicare al prezentei directive.

Articolul 21

Sancțiuni

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentei directive și iau toate măsurile necesare asigurării punerii în aplicare a acestora. Aceste sancțiuni sunt eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.

Articolul 22

Dispoziții tranzitorii

(1) Statele membre pot autoriza utilizarea infrastructurii și echipamentelor de inspecție menționate la articolul 11 care nu respectă cerințele minime stabilite în anexa III pentru efectuarea inspecțiilor tehnice pentru o perioadă de maximum cinci ani de la 20 mai 2018.

(2) Statele membre aplică cerințele stabilite în anexa V începând cel târziu de la 1 ianuarie 2023.

Articolul 23

Transpunerea

(1) Statele membre adoptă și publică până cel târziu la data de 20 mai 2017 actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor dispoziții.

Statele membre pun în aplicare măsurile respective de la 20 mai 2018.

Atunci când statele membre adoptă măsurile respective, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor măsuri de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 24

Abrogare

Directiva 2009/40/CE se abrogă cu efect de la 20 mai 2018.

Articolul 25

Intrarea în vigoare

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

Articolul 26

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 3 aprilie 2014.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

D. KOURKOULAS

ANEXA I

CERINȚE MINIME PRIVIND CONȚINUTUL INSPECȚIEI ȘI METODELE DE APLICARE RECOMANDATE**1. GENERALITĂȚI**

Prezenta anexă stabilește sistemele și componentele vehiculelor supuse inspecției, detaliind metodele de inspecție recomandate și criteriile utilizate pentru a stabili dacă starea vehiculului este acceptabilă.

Inspecția tehnică trebuie să acopere cel puțin elementele menționate la punctul 3 de mai jos, cu condiția ca ele să aibă legătură cu echipamentele vehiculului controlat în statul membru respectiv. Inspecția mai poate include, de asemenea, o verificare a faptului că piesele și componentele relevante ale vehiculului respectiv respectă caracteristicile de siguranță și de mediu obligatorii în vigoare la momentul omologării, sau, dacă este cazul, la momentul postechipării.

În cazul în care, prin construcție, vehiculul nu permite aplicarea metodelor de inspecție stabilite în prezenta anexă, inspecția se desfășoară în conformitate cu metodele de inspecție recomandate acceptate de autoritățile competente. Autoritatea competentă trebuie să se asigure că vor fi respectate standardele de siguranță și de mediu.

Testarea tuturor elementelor enumerate mai jos se consideră obligatorie la inspecția tehnică periodică a vehiculelor, cu excepția celor marcate cu (X), care fac referire la starea vehiculului și la caracterul apt al utilizării acestuia în trafic, dar care nu sunt considerate esențiale în contextul unei inspecții periodice.

„Motivele respingerii” nu se aplică în cazurile în care acestea fac referire la cerințe care nu au fost stabilite de legislația relevantă privind omologarea vehiculelor la data primei înmatriculări, a primei puneri în circulație sau la cerințe privind postechiparea.

În cazul în care o metodă de inspecție este indicată drept vizuală, aceasta înseamnă că, pe lângă examinarea vizuală a elementelor, inspectorul trebuie, după caz, să le manipuleze, să evalueze zgomotul sau să se servească de orice alte metode corespunzătoare de inspecție fără ajutorul unui echipament.

2. ASPECTE VERIFICATE

Inspecția vizează cel puțin următoarele aspecte:

0. identificarea vehiculului;
1. echipamentul de frânare;
2. direcția;
3. vizibilitate;
4. echipamentele de iluminat și componente ale sistemului electric;
5. punți, jante, anvelope, suspensie;
6. șasiu și accesorii șasiu;
7. alte echipamente;
8. elemente poluante;
9. inspecții suplimentare la vehiculele pentru transport de călători din categoriile M₂ și M₃.

3. CONȚINUTUL INSPECȚIEI ȘI METODELE APLICATE, EVALUAREA DEFICIENȚELOR VEHICULELOR

Inspecția tehnică acoperă cel puțin elementele și utilizează standardele minime și metodele recomandate enumerate în tabelul de mai jos:

Pentru fiecare dintre sistemele și componentele unui vehicul, supuse inspecției, evaluarea deficiențelor se desfășoară în conformitate cu criteriile stabilite în tabel, de la caz la caz.

Deficiențele neenumerate în prezenta anexă se evaluează în ceea ce privește riscurile pe care le pun pentru siguranța rutieră.

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI					
0.1. Plăcuțele cu numărul de înmatriculare (dacă sunt prevăzute în cerințe ¹)	Inspecție vizuală	(a) Plăcuță (plăcuțe) de înmatriculare lipsă sau atât de nesigur fixată (fixate) încât există riscul să cadă.		X	
		(b) Număr lipsă sau ilizibil.		X	
		(c) Neconform cu documentele sau certificatele vehiculului.		X	
0.2. Identificarea/numărul de șasiu/numărul de serie ale vehiculului	Inspecție vizuală	(a) Lipsă sau de negăsit.		X	
		(b) Incomplet, ilizibil, evident falsificat sau nu corespunde documentelor vehiculului.		X	
		(c) Documente ilizibile ale vehiculului sau inexactități materiale.	X		
1. DISPOZITIV DE FRÂNARE					
1.1. Starea mecanică și funcționare					
1.1.1. Axul pedalei frânei de serviciu/axul pârghiei manuale	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare. Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Ax prea strâns.		X	
		(b) Uzură sau joc excesiv.		X	
1.1.2. Starea pedalei/pârghiei manuale și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare. Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă.		X	
		(b) Degajare incorectă a comenzii de frână. Dacă funcționalitatea este afectată.	X		X
		(c) Stratul antiderapant de pe pedala de frână lipsă, prost fixat sau tocit.			X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.3. Pompa de vid sau compresorul și rezervoarele	Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru. Se verifică timpul necesar pompei sau compresorului să atingă valoarea de operare sigură și funcționarea avertizorului, a supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de siguranță.	(a) Presiune/vacuum insuficient pentru asigurarea a cel puțin patru acționări ale frânei după declanșarea avertizorului (sau când manometrul indică un nivel periculos). cel puțin două acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos).		X	X
		(b) Timpul de formare a presiunii/vidului la valoarea sigură de operare este prea lung față de cerințe ¹ .		X	
		(c) Nefuncționarea supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de decompresie.		X	
		(d) Lipsă a etanșității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile auditiv.		X	
		(e) Deteriorări externe care pot afecta funcționarea sistemului de frânare. Nivelul de performanță a frânei secundare nu este respectat.		X	X
1.1.4. Indicator de nivel de presiune scăzută sau manometru	Verificare funcțională	Funcționare defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută sau a manometrului. Este imposibilă identificarea presiunii mici.	X	X	
1.1.5. Supapă de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Supapă fisurată, deteriorată sau uzată excesiv.		X	
		(b) Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură.		X	
		(c) Conexiuni prost fixate sau lipsa etanșității în sistem.		X	
		(d) Funcționare nesatisfăcătoare.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.6. Activator frână de staționare, pârghie de comandă, clichet de frână de staționare, frână de staționare electronică	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Blocare incorectă a clichetului de frână de staționare.		X	
		(b) Uzură a axului pârghiei sau a mecanismului cu clichet. Uzură excesivă.	X	X	
		(c) Cursă prea mare a pârghiei, indicând un reglaj incorect.		X	
		(d) Activator lipsă, deteriorat sau nefuncțional.		X	
		(e) Funcționare incorectă, avertizorul indică o funcționare defectuoasă.		X	
1.1.7. Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, regulatoare de presiune)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Supapă deteriorată sau pierderi de aer excesive. Funcționalitatea este afectată.		X	X
		(b) Pierdere excesivă de ulei din compresor.	X		
		(c) Supapă nesigură sau montată necorespunzător.		X	
		(d) Pierdere sau scurgere de lichid de frână. Funcționalitatea este afectată.		X	X
1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)	Deconectarea și reconectarea elementelor de cuplare ale sistemului de frână dintre vehiculul tractor și remorcă.	(a) Ventil de închidere defect sau supapă cu etanșare automată defectă. Funcționalitatea este afectată.	X	X	
		(b) Ventil de închidere sau supapă nesigură sau montată necorespunzător. Funcționalitatea este afectată.	X	X	
		(c) Scurgere excesivă. Funcționalitatea este afectată.		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(d) Funcționare defectuoasă. Acționarea frânei este afectată.		X	X
1.1.9. Acumulator, rezervor de presiune	Inspecție vizuală.	(a) Rezervor ușor deteriorat sau corodat. Rezervor foarte deteriorat. Corodat sau neetanș.	X	X	
		(b) Funcționare diminuată a dispozitivului de purjare Nefuncționarea dispozitivului de purjare.	X	X	
		(c) Rezervor nesigur sau montat necorespunzător.		X	
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (sisteme hidraulice)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Servomecanism frână defect sau ineficace. Nu funcționează.		X	X
		(b) Cilindru principal defect, dar frâna încă funcționează. Cilindru principal defect sau neetanș.		X	X
		(c) Cilindru principal nesigur, dar frâna încă funcționează. Cilindru principal nesigur.		X	X
		(d) Cantitate insuficientă de lichid de frână, sub marcajul MIN Cantitatea de lichid de frână este considerabil sub marcajul MIN Lichidul de frână nu este vizibil.	X	X	X
		(e) Lipsă capac rezervor cilindru principal.	X		
		(f) Martor pentru lichidul de frână aprins sau defect.	X		
		(g) Funcționare incorectă a dispozitivului de avertizare/martor în caz de nivel insuficient al lichidului de frână.	X		

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.11. Conducte de frână rigide	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere.			X
		(b) Conducte sau conexiuni neetanșe (sisteme pneumatice) Conducte sau conexiuni neetanșe (sisteme de frânare cu acționare hidraulică)		X	X
		(c) Conducte deteriorate sau excesiv de corodate. Afectează funcționarea frânelor prin blocaje sau prin riscul iminent de scurgere		X	X
		(d) Conducte plasate greșit. Risc de producere a unei avarii.	X	X	
1.1.12. Furtunuri flexibile ale frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere.			X
		(b) Furtunuri deteriorate, (cu) puncte de fricțiune, răsucite sau prea scurte. Furtunuri deteriorate sau cu puncte de fricțiune.	X	X	
		(c) Lipsa etanșeității la nivelul furtunurilor și al racordurilor (sisteme de frânare cu aer comprimat). Conducte sau conexiuni neetanșe (sisteme de frânare cu acționare hidraulică).		X	X
		(d) Umflare exagerată a furtunului sub presiune. Cord deteriorat.		X	X
		(e) Furtunuri cu porozități.		X	
1.1.13. Garnituri de frână	Inspecție vizuală.	(a) Garnituri excesiv de uzate. (la nivelul marcajului minim). Garnituri excesiv de uzate. (marcajul minim nu este vizibil)		X	X

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(b) Garnituri ancrasate (ulei, unsoare etc.). Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(c) Garnituri sau plăcuțe lipsă sau montate în mod greșit.			X
1.1.14. Tamburi de frână, discuri de frână	Inspecție vizuală.	(a) Tambur sau disc uzat Tambur sau disc excesiv de uzat, fisurat excesiv, crăpat, nesigur sau spart.		X	X
		(b) Tambur sau disc ancrasat (ulei, unsoare etc.). Funcționarea frânei este afectată		X	X
		(c) Tambur sau disc lipsă.			X
		(d) Platou spate nesigur.		X	
1.1.15. Cabluri de frână, tije, cuplaj pârghii	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Cabluri deteriorate sau cu noduri. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(b) Componente excesiv de uzate sau corodate. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(c) Cablu, tijă sau îmbinare nesigură.		X	
		(d) Ghid de cablu defect.		X	
		(e) Restricționare a mișcării libere a sistemului de frânare.		X	
		(f) Mișcare anormală a pârghiilor/cuplajului indicând reglare incorectă sau uzură excesivă.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.16. Elemente de acționare a frânei (inclusiv arcuri sau cilindri hidraulici)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Element de acționare fisurat sau deteriorat. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(b) Element de acționare neetanș. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(c) Element de acționare nesigur sau montat necorespunzător. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(d) Element de acționare excesiv de corodat. Risc de fisurare.		X	X
		(e) Cursă insuficientă sau prea mare a pistonului sau a mecanismului cu membrană. Funcționarea frânei este afectată (lipsa rezervei de mișcare)		X	X
		(f) Deteriorarea învelișului de protecție contra prafului. Lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia.	X	X	
1.1.17. Regulator automat al frânei în funcție de sarcină	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Timonerie defectă.		X	
		(b) Timonerie incorect reglată.		X	
		(c) Blocarea sau nefuncționarea regulatorului. (funcționare ABS) Blocarea sau nefuncționarea regulatorului.		X	X
		(d) Lipsa regulatorului (dacă este necesar).			X
		(e) Plăcuță cu date lipsă.	X		

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(f) Date ilizibile sau neconforme cu cerințele ¹	X		
1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocurilor	Inspecție vizuală.	(a) Dispozitiv de reglare deteriorat, blocat sau cu mișcare anormală, excesiv de uzat sau reglat incorect.		X	
		(b) Dispozitiv de reglare defect.		X	
		(c) Dispozitiv de reglare instalat incorect sau înlocuit.		X	
1.1.19. Frâna încetinitoare (dacă este prevăzută sau necesară)	Inspecție vizuală.	(a) Racorduri sau montări nesigure. Dacă funcționalitatea este afectată.	X	X	
		(b) Sistem defect în mod evident sau lipsă.		X	
1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii	Deconectarea cuplării sistemului de frânare între tractor și vehiculul remorcat.	Sistemul de frânare al remorcilor nu funcționează automat dacă este deconectată cuplarea.			X
1.1.21. Sistem de frânare complet	Inspecție vizuală	(a) Alte dispozitive ale sistemului (de exemplu, pompă antigel, uscător de aer etc.) deteriorate la exterior sau corodate astfel încât ar afecta sistemul de frânare. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(b) Pierderi de aer sau de antigel. Funcționalitatea sistemului afectată	X	X	
		(c) Orice componentă nesigură sau montată în mod necorespunzător.		X	
		(d) Modificare nesigură a unei componente ³ Funcționarea frânei este afectată.		X	X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.22. Racorduri de diagnoză (atunci când sunt montate sau obligatorii)	Inspecție vizuală	(a) Lipsă.		X	
		(b) Deteriorate Inutilizabile sau neetanșate.	X	X	
1.1.23. Frânare inerțială	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Eficiență insuficientă		X	

1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu

1.2.1. Performanță	Testare efectuată pe un aparat de testare frâne sau, dacă acest lucru nu este posibil, frânele sunt acționate în mod progresiv până la forța maximă.	(a) Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți. Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți		X	X
		(b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul încercării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă. Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 50 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte, în cazul punților directe.		X	X
		(c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj).		X	
		(d) Timp de răspuns prea mare al frânei pe oricare dintre roți.		X	
		(e) Fluctuație excesivă a forței de frânare în cursul fiecărei rotații complete a roții.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.2.2. Eficiență	<p>Testare efectuată pe un aparat de testare frâne sau, dacă acest lucru nu este posibil din considerente tehnice, cu vehiculul în mișcare, utilizându-se un decelerometru cu înregistrare pentru a se determina coeficientul de frânare aferent masei maxime autorizate sau, în cazul semiremorcilor, sumei sarcinilor autorizate pe fiecare ax.</p> <p>Vehiculele sau remorcile cu masa maximă admisibilă mai mare de 3,5 tone trebuie inspectate în conformitate cu standardele ISO 21069 sau cu metodele echivalente.</p> <p>Testele rutiere trebuie desfășurate pe un carosabil uscat, neted și drept.</p>	<p>Coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori ⁽¹⁾:</p> <p>1. Vehicule înmatriculate pentru prima dată după 1 ianuarie 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categoria M₁: 58 % — Categoriile M₂ și M₃: 50 % — Categoria N₁: 50 % — Categoriile N₂ și N₃: 50 % — Categoriile O₂, O₃ și O₄: <ul style="list-style-type: none"> — în cazul semiremorcilor: 45 % ⁽²⁾ — în cazul remorcilor cu bară de tracțiune: 50 % 		X	
		<p>2. Vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categoriile M₁, M₂ și M₃: 50 % ⁽³⁾ — Categoria N₁: 45 % — Categoriile N₂ și N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Categoriile O₂, O₃ și O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Alte categorii</p> <p>Categoriile L (ambele frâne împreună):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categoria L1e: 42 % — Categoriile L2e, L6e: 40 % — Categoria L3e: 50 % — Categoria L4e: 46 % — Categoriile L5e, L7e: 44 % <p>Categoria L (frână pe roata din spate):</p> <p>25 % din masa totală a vehiculului</p> <p>Mai puțin de 50 % din valorile de mai sus atinse.</p>		X	X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) (dacă este asigurată de un sistem separat)					
1.3.1. Performanță	În cazul în care sistemul de frânare al frânei secundare este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1	(a) Forța de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți. Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți		X	X
		(b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul încercării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă. Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 50 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte, în cazul punților directe.		X	X
		(c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj).		X	
1.3.2. Eficiență	În cazul în care sistemul de frânare al frânei secundare este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.2	Forța de frânare mai mică decât 50 % ⁽⁶⁾ din performanța frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2 în raport cu masa maximă autorizată. Mai puțin de 50 % din valorile puterii de frânare de mai sus atinse.		X	X
1.4. Performanța și eficiența frânei de staționare					
1.4.1. Performanță	A se acționa frâna în timpul unei inspecții pe un aparat de testare frâne.	Frână nefuncțională pe una sau mai multe roți sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă. Mai puțin de 50 % din valorile puterii de frânare menționate la punctul 1.4.2 atinse în ceea ce privește masa vehiculului în timpul inspecției		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.4.2. Eficiență	Testare efectuată cu un aparat de testare frâne. Dacă nu este posibil, atunci printr-un test rutier cu ajutorul unui instrument de înregistrare a decelerării sau cu vehiculul pe o pantă cu unghi de înclinare cunoscut.	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. Mai puțin de 50 % din valorile puterii de frânare de mai sus atinse.		X	X
1.5. Performanța frânei încetinitoare	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, testarea funcțiilor sistemului.	(a) Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemului de frânare pe evacuare).		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului.		X	
1.6. Sistem de frânare cu antiblocare (ABS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare.		X	
		(b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(c) Senzorii de viteză ai roților lipsă sau deteriorați.		X	
		(d) Instalație electrică deteriorată.		X	
		(e) Alte componente lipsă sau deteriorate.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.7. Sistem electronic de frânare (EBS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare.		X	
		(b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
1.8. Lichid de frână	Inspecție vizuală	Lichid de frână contaminat sau sedimentat. Risc iminent de avarie		X	X
2. DIRECȚIE					
2.1. Stare mecanică					
2.1.1. Starea mecanismului de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile în aer sau pe plăci turnante, se învârtă volanul de direcție într-o parte și-n alta. Inspecție vizuală a modului de funcționare a mecanismului de direcție.	(a) Dificultate în acționarea angrenajului.		X	
		(b) Palier de arbore răsucit sau caneluri uzate. Funcționalitate afectată		X	X
		(c) Palier de arbore excesiv de uzat. Funcționalitate afectată		X	X
		(d) Mișcare excesivă a palierului de arbore. Funcționalitate afectată		X	X
		(e) Pierderi de lichid. Formare de picături	X	X	

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
2.1.2. Fixarea casetei de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea roților pe pământ, se învârtte volanul de direcție sau ghidonul în sensul acelor de ceasornic și în sensul invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție. Inspecție vizuală a modului de prindere a cutiei de transmisie la șasiu.	(a) Fixarea necorespunzătoare a casetei de direcție. Fixare periculos de slăbită sau joc relativ vizibil față de șasiu/caroserie.		X	X
		(b) Ovalizarea găurilor de fixare pe șasiu. Fixare grav afectată.		X	X
		(c) Lipsă sau fisurare a șuruburilor de fixare. Fixare grav afectată.		X	X
		(d) Casetă de direcție fisurată. Stabilitatea sau fixarea casetei afectată		X	X
2.1.3. Stare cuplaj direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile pe pământ, se învârtte volanul de direcție în sensul acelor de ceasornic și în sensul invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție. Inspecție vizuală a componentelor de direcție în ceea ce privește uzura, fisurile și securitatea.	(a) Mișcare relativă a componentelor care ar trebui să fie fixe. Mișcare excesivă sau posibilitate de desprindere		X	X
		(b) Uzură excesivă a racordurilor/articulațiilor. Risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(c) Componente fisurate sau deformate. Funcționalitate diminuată		X	X
		(d) Lipsă a dispozitivelor de închidere.		X	
		(e) Aliniere greșită a componentelor (de exemplu, bara de conexiune sau bara de comandă a direcției).		X	
		(f) Modificare nesigură ³ . Funcționalitate afectată		X	X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(g) Învelișul de protecție contra prafului stricat sau deteriorat. Lipsa protecției contra prafului sau deteriorarea sa puternică.	X	X	
2.1.4. Funcționare cuplaj direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile pe pământ, se învârtă volanul de direcție în sensul acelor de ceasornic și în sensul invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție. Inspecție vizuală a componentelor de direcție în ceea ce privește uzura, fisurile și securitatea.	(a) Mișcarea levierului de direcție produce ciocnirea cu un element fix al șasiului.		X	
		(b) Nefuncționarea sau lipsa limitatoarelor de cursă.		X	
2.1.5. Servodirecție	Se verifică sistemul de direcție în ceea ce privește etanșeitatea și nivelul lichidului de frână din rezervor (dacă este vizibil). Cu roțile pe pământ și cu motorul pornit, se verifică dacă sistemul de servodirecție funcționează.	(a) Scurgere de lichid sau funcționare afectată.		X	
		(b) Cantitate insuficientă de lichid (sub marcajul MIN) Capacitate a rezervorului insuficientă.	X	X	
		(c) Nefuncționare a mecanismului. Direcția afectată		X	X
		(d) Mecanism fisurat sau nesigur. Direcția afectată		X	X
		(e) Aliniere necorespunzătoare sau tamponarea/ciocnirea componentelor. Direcția afectată		X	X
		(f) Modificare nesigură ³ . Direcția afectată		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(g) Cabluri/furtunuri deteriorate, corodate excesiv. Direcția afectată		X	X

2.2. Volanul, coloana și bara de direcție

2.2.1. Starea volanului/barei de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe pământ, se aliniaza volanul la coloana, se mișcă volanul/ghidonul în diferite direcții, perpendicular pe coloană/furci. Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor cardanice.	(a) Deplasare relativă între volan și coloana de direcție, indicând o fixare proastă. Risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(b) Lipsa dispozitivului de reținere (a siguranței) pe butucul volanului. Risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(c) Butucul, coroana sau spițele volanului de direcție fisurate sau prost fixate. Risc foarte mare de desprindere.		X	X
2.2.2. Coloană/juguri, furci de direcție și amortizoare de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe pământ, se aliniaza volanul la coloana, se mișcă volanul/ghidonul în diferite direcții, perpendicular pe coloană/furci. Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor cardanice.	(a) Joc excesiv axial al centrului volanului în raport cu coloana.		X	
		(b) Joc excesiv radial al centrului volanului în raport cu coloana.		X	
		(c) Cuplaj flexibil deteriorat.		X	
		(d) Dispozitiv de cuplare defect. Risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(e) Modificare nesigură ³			X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
2.3. Jocul direcției	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal, greutatea vehiculului pe roți, motorul, dacă este posibil, pornit pentru vehiculele cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se învârtă ușor volanul de direcție în sensul acelor de ceasornic și invers pe cât posibil fără a mișca roțile. Inspecția vizuală a mișcării libere.	Joc excesiv al direcției (de exemplu, un punct de pe coroana volanului poate fi rotit pe un arc de cerc pe o distanță mai mare de o cincime din diametrul volanului fără ca roțile directoare să se miște) sau neconformitate cu cerințele ¹ . Siguranța este afectată		X	X
2.4. Aliniament roți (X) ²	Se verifică alinierea roților de direcție cu ajutorul unor echipamente corespunzătoare.	Aliniament neconform cu datele producătorului sau cu cerințele ¹ . Deplasarea în linie dreaptă este afectată, stabilitatea direcțională afectată	X	X	
2.5. Platformă cu punte directoare remorci	Inspecție vizuală sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție.	(a) Componentă ușor deteriorată Componentă puternic deteriorată sau fisurată.		X	X
		(b) Joc excesiv. Deplasarea în linie dreaptă este afectată, stabilitatea direcțională afectată		X	X
		(c) Dispozitiv de cuplare defect. Fixare grav afectată.		X	X
2.6. Servodirecție electronică (EPS)	Inspecție vizuală și verificarea concordanței dintre unghiul volanului și unghiul roților în momentul pornirii sau opririi motorului și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al servodirecției electronice (EPS) indică o funcționare defectuoasă a sistemului.		X	
		(b) Neconcordanță între unghiul volanului și unghiul roților. Direcția afectată		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(c) Nefuncționarea asistenței electrice.		X	
		(d) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
3. VIZIBILITATE					
3.1. Câmpul de vizibilitate	Inspecție vizuală de pe scaunul conducătorului auto.	Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului auto, care nu poate privi clar în față sau în lateral (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz). Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile	X		
3.2. Stare geamuri	Inspecție vizuală.	(a) Sticlă fisurată sau decolorată sau panou transparent (dacă este permis) (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz). Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile.	X		
		(b) Sticlă sau panou transparent (inclusiv folie reflectorizantă sau colorată ușor) neconforme cu specificațiile cerințelor ¹ , (în afara razei de acțiune a ștergătoarelor de parbriz). Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile.	X	X	
		(c) Sticlă sau panou transparent în stare inacceptabilă. Vizibilitatea în interiorul razei de acțiune a ștergătoarelor de parbriz puternic diminuată		X	X
3.3. Oglinzi sau dispozitive retrovizoare	Inspecție vizuală.	(a) Oglindă sau dispozitiv lipsă sau nemontat în conformitate cu cerințele ¹ (există cel puțin două dispozitive retrovizoare) Există mai puțin de două dispozitive retrovizoare.		X	
				X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(b) Oglindă sau dispozitiv ușor deteriorat sau prost fixat. Oglindă sau dispozitiv nefuncțional, puternic deteriorat, prost fixat sau nesigur.	X	X	
		(c) Câmp vizual necesar neacoperit.		X	
3.4. Ștergătoare de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Ștergătoarele nu funcționează sau lipsesc sau sunt neconforme cu cerințele ¹ .		X	
		(b) Lamela ștergătorului deteriorată. Lamele lipsă sau deteriorate în mod evident.	X	X	
3.5. Spălătoare de parbriz	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Spălătoarele nu funcționează corespunzător (lichidul de spălat lipsește dar pompa funcționează sau jetul de apă nu este bine aliniat) Nefuncționarea spălătoarelor.	X	X	
3.6. Sistem de dezaburire (X) ²	Inspecție vizuală și funcțională.	Sistem nefuncțional sau în mod evident defect.	X		

4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE

4.1. Faruri

4.1.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Lumină/sursă de lumină defectă sau lipsă. (lumini/surse de lumină multiple; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează). Lumină/sursă de lumină unică; în cazul LED, vizibilitate foarte afectată.	X	X	
		(b) Defecțiune ușoară a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare). Funcționare defectuoasă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare).	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(c) Lampă fixată nesigur.		X	
4.1.2. Aliniere	Se determină centrul de focalizare orizontal al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Centrul de focalizare al unui far nu se încadrează în limitele stabilite în cerințe ¹ .		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
4.1.3. Comutarea lămpilor de marșarier	Inspecție vizuală și funcțională sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele ¹ (un număr de faruri iluminate concomitent) Depășirea luminozității maxime admise în partea din față.	X		X
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată.		X	
		(c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
4.1.4. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, intensitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹ .		X	
		(b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucționate, reducând luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise.		X	
		(c) Sursă de lumină și lampă incompatibile.		X	
4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării, dacă este posibil, sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Nefuncționarea dispozitivului.		X	
		(b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto.		X	
		(c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.1.6. Dispozitiv de spălare a farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării, dacă este posibil.	Nefuncționarea dispozitivului. În cazul lămpilor cu descărcare în gaz.	X	X	
4.2. Lumini de poziție față și spate, lămpi de gabarit laterale, lămpi de contur și lumini de zi.					
4.2.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Sursă de lumină defectă.		X	
		(b) Dispersoare defecte.		X	
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	
4.2.2. Switching	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ . Lămpile de poziție din spate și lămpile de contur pot fi stinse când lămpile din față sunt aprinse.		X	X
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată.		X	
4.2.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹ . Lumină roșie în față sau lumină albă în spate; luminozitate puternic redusă.	X	X	
		(b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucționate, reducând intensitatea luminii, luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise. Lumină roșie în față sau lumină albă în spate; luminozitate puternic redusă.	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.3. Lămpi de stop					
4.3.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Sursă de lumină defectă (surse de lumină multiple; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează. Sursă de lumină unică; (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3). Nicio sursă de lumină nu funcționează.	X	X	X
		(b) dispersoare ușor deficiente (fără influență asupra luminii emise). Dispersoare cu deficiențe mari (afectează lumina emisă).	X	X	
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	
4.3.2. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ . Acționare întârziată. Complet nefuncțional.	X	X	X
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată.		X	
		(c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
		(d) Lampa pentru frâna de urgență nu funcționează sau nu funcționează corect.		X	
4.3.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională.	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹ . Lumină albă în spate; luminozitate puternic redusă.	X	X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avarie					
4.4.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Sursă de lumină defectă (surse de lumină multiple; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează. Sursă de lumină unică; (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3).	X	X	
		(b) Dispensor cu defecțiune ușoară. (fără influență asupra luminii emise). Dispersoare cu deficiențe mari (afectează lumina emisă).	X	X	
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	
4.4.2. Comutarea lămpilor de marșarier	Inspecție vizuală și funcțională.	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ . Complet nefuncțional.	X	X	
4.4.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională.	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹ .		X	
4.4.4. Frecvență semnal luminos	Inspecție vizuală și funcțională.	Frecvența semnalului luminos neconformă cu cerințele ¹ (frecvența deviază mai mult de 25 %).	X		
4.5. Faruri și lămpi de ceață					
4.5.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Sursă de lumină defectă, (sursă multiplă de lumină în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează). Sursă de lumină unică; (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3).	X	X	
		(b) Dispensor cu defecțiune ușoară. (fără influență asupra luminii emise). Dispersoare cu deficiențe mari (afectează lumina emisă).	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus.	X	X	
4.5.2. Aliniere (X) ²	Funcțională și cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii	Devieră a lămpii de ceață față de la orientarea orizontală în momentul în care modelul de lumină are o linie întreruptă (linia întreruptă prea jos). Linia întreruptă deasupra celei de faruri.	X	X	
4.5.3. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională.	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ . Nefuncționare.	X	X	
4.5.4. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹ .		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹ .		X	
4.6. Lămpi marșarier					
4.6.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Sursă de lumină defectă.	X		
		(b) Dispersoare defecte.	X		
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	
4.6.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹ .		X	
		(b) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ .		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.6.3. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională.	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ . Lampa de marșarier poate fi aprinsă fără ca schimbătorul să se afle în poziția de marșarier.	X	X	
4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate					
4.7.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate.	X		
		(b) Sursă de lumină defectă, surse de lumină multiple. Sursă de lumină defectă, sursă unică.	X	X	
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	
4.7.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională.	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ .	X		
4.8. Catadioptrii, marcaje de vizibilitate (reflectorizante) și plăcuțe de marcaj spate					
4.8.1. Stare	Inspecție vizuală.	(a) Echipament reflectorizant defect sau deteriorat. Capacitatea de reflecție este diminuată.	X	X	
		(b) Element reflectorizant fixat nesigur. Se poate desprinde.	X	X	
4.8.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală.	Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconformă cu cerințele ¹ . Lipsă ori reflectând culoarea roșie spre față sau culoarea albă spre spate.	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.9. Martori luminoși obligatorii pentru echipamentul de iluminare					
4.9.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională.	Nefuncționali. Nefuncționali pentru faza lungă sau pentru lampa de ceață spate	X	X	
4.9.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională.	Neconform cu cerințele ¹ .	X		
4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și (semi)remorcă	Inspecția vizuală: dacă este posibil, se examinează continuitatea electrică a conexiunii.	(a) Componente fixe atașate nesigur. Priză cu fixare nesigură	X	X	
		(b) Izolație stricată sau deteriorată. Poate provoca scurtcircuit.	X	X	
		(c) Funcționare necorespunzătoare a conexiunilor electrice ale remorcii sau ale vehiculului de remorcă. Luminile de frână ale remorcii nu funcționează deloc.		X	X
4.11. Instalație electrică	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal, inclusiv, dacă este cazul, a compartimentului motorului	(a) Instalație electrică nesigură sau securizată necorespunzător. Prinderi slăbite, care ating margini ascuțite, conectori ce se pot deconecta. Cablajul poate atinge pământul, componente de stop sau rotative. Conectorii sunt deconectați (părțile relevante pentru frână și direcție).	X	X	X
		(b) Instalație electrică deteriorată. Instalație electrică foarte deteriorată. Instalație electrică extrem de deteriorată (elemente necesare pentru frânare, direcție).	X	X	X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(c) Izolație stricată sau deteriorată. Poate provoca scurtcircuit. Risc major de incendiu, formare de scântei.	X	X	X
4.12. Catadioptri și lămpi facultative (X) ²	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Lampă/catadioptru nemontat în conformitate cu cerințele ¹ . Emisie sau reflexie de lumină roșie în față sau lumină albă în spate.	X	X	
		(b) Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele ¹ . Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă; Emisie de lumină roșie în față sau lumină albă în spate.	X	X	
		(c) Lampă/catadioptru atașat nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	
4.13. Baterie (baterii) de acumulatori	Inspecție vizuală.	(a) Nesigură (Nesigure). Atașată necorespunzător; Poate provoca scurtcircuit.	X	X	
		(b) Lipsă a etanșeității. Pierde substanțe periculoase.	X	X	
		(c) Comutator defect (dacă este necesar).		X	
		(d) Siguranțe defecte (dacă sunt necesare).		X	
		(e) Ventilație necorespunzătoare (dacă este necesară).		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE					
5.1. Punți (axe)					
5.1.1. Punți (axe)	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă de cel mult 3,5 tone.	(a) Punte fisurată sau deformată.			X
		(b) Atașare nesigură la vehicul. Stabilitate afectată, funcționalitate afectată: Mișcare semnificativă față de dispozitivele de fixare.		X	X
		(c) Modificare nesigură ³ . Stabilitatea afectată, funcționalitatea afectată, spațiu insuficient față de alte componente sau față de sol.		X	X
5.1.2. Fuzete	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă de cel mult 3,5 tone. Se aplică o forță verticală sau laterală la fiecare roată și se constată gradul de mișcare dintre fuzetă și ax.	(a) Fuzetă fisurată.			X
		(b) Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bucșelor. Posibilitate de slăbire(/desprindere); stabilitatea direcțională afectată.		X	X
		(c) Mișcare excesivă între fuzetă și axa rigidă. Posibilitate de slăbire(/desprindere); stabilitatea direcțională afectată.		X	X
		(d) Joc al pivotului fuzetei în punte. Posibilitate de slăbire(/desprindere); stabilitatea direcțională afectată.		X	X
5.1.3. Rulmenți roată	Inspecție vizuală cu vehiculul pe un elevator sau pe canal. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă de cel mult 3,5 tone. Se aplică o forță laterală sau verticală la fiecare roată și se constată gradul de ridicare a roții față de fuzetă.	(a) Joc excesiv al unui rulment. stabilitate direcțională afectată; pericol de distrugere.		X	X
		(b) Rulment roată prea strâns, gripat. Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere.		X	X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
5.2. Jante și anvelope					
5.2.1. Butuc	Inspecție vizuală.	(a) Prezon sau piulițe de fixare a roților lipsă sau slab strânse. Fixare lipsă sau slabă astfel încât afectează foarte grav siguranța rutieră.		X	X
		(b) Butuc uzat sau deteriorat. Butuc uzat sau deteriorat într-un mod care periclitează fixarea sigură a jantelor respective.		X	X
5.2.2. Jante	Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal.	(a) Sudură fisurată sau defectă.			X
		(b) Montare necorespunzătoare a inelelor de reținere a anvelopelor. Riscă să cadă.		X	X
		(c) Roată deformată sau uzată excesiv. Este afectată prinderea sigură de butuc; este afectată prinderea sigură a anvelopei.		X	X
		(d) Dimensiunea, proiectarea tehnică, compatibilitatea sau tipul roții neconform cu cerințele ¹ și afectează siguranța rutieră.		X	
5.2.3. Anvelope	Inspecție vizuală a întregii anvelope fie prin rotirea roții în aer și cu vehiculul pe un elevator sau pe canal, fie prin împingerea vehiculului înainte și înapoi deasupra canalului.	(a) Dimensiunea anvelopei, indicele de încărcare, marca de omologare sau indicele de viteză neconform cu cerințele ¹ , afectând siguranța rutieră. Indice de sarcină sau viteză insuficient pentru utilizarea efectivă, anvelopa atinge alte părți fixe ale vehiculului și periclitează condusul în siguranță.		X	X
		(b) Anvelopele de pe aceeași punte sau de pe roțile pereche sunt de dimensiuni diferite.		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(c) Anvelopele de pe aceeași axă au o construcție diferită (radial/diagonal).		X	
		(d) Anvelope grav deteriorate sau tăiate. Cord vizibil sau deteriorat.		X	X
		(e) Indicatorul de uzură a profilului anvelopelor devine expus. Adâncimea profilului anvelopelor neconformă cu cerințele ¹ .		X	X
		(f) Anvelopa se freacă de alte componente (dispozitive flexibile antiîmproșcare). Anvelopa se freacă de alte componente (nu este periclitat condusul în siguranță)	X	X	
		(g) Anvelopele reșapate neconforme cu cerințele ¹ . Stratul de protecție a cordului afectat.		X	X
		(h) Sistemul de monitorizare a presiunii anvelopelor funcționează defectuos sau anvelopele nu sunt umflate, în mod evident, la nivelul corespunzător. Nefuncționare evidentă.	X	X	

5.3. Sistem de suspensie

5.3.1. Arcuri și stabilizatori	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone.	(a) Arcuri atașate necorespunzător la șasiu sau punte. Mișcare relativă vizibilă. Fixări foarte slăbite.		X	X
		(b) O componentă a arcului deteriorată sau fisurată. Foaia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate.		X	X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(c) Lipsă arc. Foaia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate.		X	X
		(d) Modificare nesigură ³ Spațiu prea mic față de alte componente ale vehiculului; sistemul de arcuri nu funcționează.		X	X
5.3.2. Amortizoare	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal sau cu ajutorul unor echipamente speciale, dacă acestea sunt disponibile.	(a) Amortizoare atașate necorespunzător la șasiu sau punte. Amortizor slăbit.	X	X	
		(b) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșeități sau funcționare necorespunzătoare.		X	
5.3.2.1. Testarea eficienței amortizării (X) ²	Se utilizează un echipament special și se compară diferențele dintre dreapta/stânga	(a) Diferențe semnificative între cele două direcții, stânga și dreapta.		X	
		(b) Neatingerea valorilor minime stipulate.		X	
5.3.3. Bară de torsiune, bielete antiruli, bare și levieri ale suspensiei	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone.	(a) Atașare necorespunzătoare a componentei pe șasiu sau punte. Posibilitate de slăbire(/desprindere); stabilitatea direcțională afectată.		X	X
		(b) Componentă deteriorată sau corodată excesiv. Stabilitatea componentei este afectată sau o componentă este fisurată.		X	X
		(c) Modificare nesigură ³ . Spațiu prea mic față de alte componente ale vehiculului; sistemul nu funcționează.		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
5.3.4. Articulațiile suspensiei	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone.	(a) Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bușelor sau a articulațiilor. Posibilitate de slăbire/(desprindere); stabilitatea direcțională afectată.		X	X
		(b) Învelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav. Protecția la praf lipsă sau fisurată.	X	X	
5.3.5. Suspensie pneumatică	Inspecție vizuală	(a) Sistem inoperabil.			X
		(b) Componente defecte, modificate sau deteriorate care afectează funcționarea sistemului. Funcționarea sistemului puternic afectată.		X	X
		(c) Pierderi de aer audibile.		X	
6. ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU					
6.1. Șasiu sau cadru și accesorii					
6.1.1. Stare generală	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului.	(a) Fisură sau deformare ușoară a lonjeroanelor sau traver-selor. Fisură sau deformare gravă a lonjeroanelor sau a traver-selor.		X	X
		(b) Plăci de strângere sau legături nesigure. Majoritatea legăturilor slăbite; piesele nu sunt suficient de solide.		X	X
		(c) Corodare excesivă care afectează rigiditatea ansam-blului. Rezistență insuficientă a pieselor.		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.1.2. Tubulatură de evacuare și amortizoare de zgomot	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului.	(a) Sistem de evacuare nesigur sau neetanș.		X	
		(b) Pătrunderea de gaze în cabina sau compartimentul călătorilor. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord.		X	X
6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil și conducte de alimentare (inclusiv rezervorul de combustibil pentru dispozitivul de încălzire și conductele)	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal cu ajutorul dispozitivelor de detectare a scurgerilor în cazul sistemelor GPL/GNC/GNL.	(a) Rezervor sau conducte nesigure, creând un risc deosebit de incendiu.			X
		(b) Scurgeri de combustibil sau capacul de la rezervor lipsă sau ineficient. Risc de incendiu; pierdere importantă de materiale periculoase.		X	X
		(c) Conducte uzate din cauza frecării. Conducte deteriorate.	X	X	
		(d) Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire (dacă este necesar).		X	
		(e) Risc de izbucnire a incendiului din cauza: — scurgerilor de combustibil; — rezervorului de combustibil sau sistemului de evacuare protejat necorespunzător; — stării compartimentului motorului.			X
		(f) Sistem GPL/GNC/GNL sau de hidrogen neconform cu cerințele, oricare parte a sistemului este defectă ¹ .			X
6.1.4. Bare de protecție, dispozitive de protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare	Inspecție vizuală.	(a) Fixare incorectă sau deteriorare care poate cauza accidente la zgâriere sau contact. Se pot desprinde componente; funcționalitate puternic afectată.		X	X
		(b) Dispozitiv în mod evident neconform cu cerințele ¹ .		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.1.5. Suport pentru roata de rezervă (dacă este prevăzut de producător)	Inspecție vizuală.	(a) Suport în stare precară.	X		
		(b) Suport fisurat sau nesigur.		X	
		(c) O roată de rezervă nefixată sigur pe suport Risc foarte mare de desprindere.		X	X
6.1.6. Cuplare mecanică și echipament de remorcare	Inspecție vizuală a uzurii și operării corecte, cu atenție specială la montarea fiecărui dispozitiv de securitate și/sau cu utilizarea unor calibre de măsură.	(a) Componentă deteriorată, defectă sau fisurată (dacă nu este în uz). Componentă deteriorată, defectă sau fisurată [(dacă este în uz).		X	X
		(b) Uzură excesivă a unui component. Sub limita de uzură.		X	X
		(c) Dispozitiv de cuplare defect. Orice dispozitiv de cuplare slăbit, cu un risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(d) Lipsa sau funcționarea necorespunzătoare a dispozitivelor de siguranță.		X	
		(e) Nefuncționarea oricărui indicator de cuplare.		X	
		(f) Obstrucționarea plăcuțelor de înmatriculare sau a lămpilor (atunci când nu sunt aprinse) Placa cu numărul de înmatriculare ilizibilă (când nu este în uz).	X	X	
		(g) Modificare nesigură ³ (piese secundare). Modificare nesigură ³ (piese principale).		X	X
		(h) Cuplare prea slabă.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.1.7. Transmisie	Inspecție vizuală.	(a) Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau lipsă. Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau lipsă, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav.		X	X
		(b) Palierul arborilor de transmisie uzate excesiv. Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare.		X	X
		(c) Uzură excesivă a articulațiilor cardanice sau a lanțurilor/curelelor de transmisie. Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare.		X	X
		(d) Cuplaje flexibile deteriorate. Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare.		X	X
		(e) Arbore deteriorat sau îndoit.		X	
		(f) Carcasa lagărului fisurat sau nesigur. Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare.		X	X
		(g) Înelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav. Protecția la praf lipsă sau fisurată.	X	X	
		(h) Modificare ilegală a transmisiei.		X	
6.1.8. Suporți motor	Inspecție vizuală fără a fi nevoie de urcarea vehiculului pe un elevator sau pe canal.	Elemente de fixare deteriorate grav și evident Elemente de fixare slăbite sau rupte.		X	X
6.1.9. Performanța motorului (X) ²	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Unitate de comandă modificată, afectând siguranța și/sau mediul.		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(b) Modificarea motorului, afectând siguranța și/sau mediul.			X
6.2. Cabină conducător auto și caroserie					
6.2.1. Stare	Inspecție vizuală	(a) Panou fixat necorespunzător sau deteriorat ori element care poate provoca răni. Se poate desprinde.		X	X
		(b) Montant nesigur. Stabilitate afectată.		X	X
		(c) Pătrunderea de emisii de gaze ale motorului sau de gaze de evacuare. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord.		X	X
		(d) Modificare nesigură ³ . Spațiu insuficient față de drum sau de piesele rotative sau în mișcare.		X	X
6.2.2. Montare	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal.	(a) Caroserie sau cabină nesigură. Stabilitatea este afectată.		X	X
		(b) Caroserie/cabină în mod evident centrată necorespunzător pe șasiu.		X	
		(c) Fixare nesigură sau lipsa fixării caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse și dacă se menține simetrică. Fixare nesigură sau lipsa fixării caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav.		X	X
		(d) Corodare excesivă în punctele de fixare pe caroseria integrală. Stabilitate afectată.		X	X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.2.3. Uși și încuietori de uși	Inspecție vizuală.	(a) Ușă care nu se deschide sau nu se închide corespunzător.		X	
		(b) Ușă care se poate deschide inopinat sau care nu rămâne închisă (uși glisante). Ușă care se poate deschide inopinat sau care nu rămâne închisă.(uși batante)		X	X
		(c) Ușă, balamale, dispozitiv de asigurare sau montant deteriorați. Ușă, balama, dispozitiv de asigurare sau montant lipsă sau slăbit.	X	X	
6.2.4. Podea	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal.	Podea nesigură sau foarte deteriorată. Stabilitate insuficientă		X	X
6.2.5. Scaunul conducătorului auto	Inspecție vizuală.	(a) Scaun cu structură defectă. Scaun fixat necorespunzător.		X	X
		(b) Funcționare necorespunzătoare a mecanismului de reglare. Scaunul se mișcă sau spătarul scaunului nu poate fi fixat.		X	X
6.2.6. Alte scaune	Inspecție vizuală.	(a) Scaune defecte sau nesigure (piese secundare). Scaune defecte sau nesigure (piese principale).	X	X	
		(b) Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele ¹ . Numărul permis de scaune a fost depășit; poziționarea neconformă cu omologarea.	X	X	
6.2.7. Comenzi de conducere	Inspecție vizuală și funcțională.	Funcționare incorectă a oricărei comenzi necesare pentru funcționarea în siguranță a vehiculului. Siguranța este afectată		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.2.8. Treptele cabinei	Inspecție vizuală.	(a) Treaptă sau inel de treaptă nesigur. Stabilitate insuficientă.	X	X	
		(b) Treaptă sau inel care pot provoca rănirea utilizatorilor.		X	
6.2.9. Alte echipamente și accesorii interioare și exterioare	Inspecție vizuală.	(a) Fixare a altor accesorii sau echipamente defect(ă).		X	
		(b) Accesorii sau echipamente neconforme cu cerințele ¹ . Elementele montate pot provoca răniri; siguranța este afectată.	X	X	
		(c) Neetanșeitarea echipamentelor hidraulice. Pierdere semnificativă de materiale periculoase.	X	X	
6.2.10. Apărători de noroi, aripi, dispozitive antiîmproșcare	Inspecție vizuală.	(a) Lipsă, prost fixate sau foarte corodate. Pot provoca răniri; posibilitate de cădere.	X	X	
		(b) Spațiu insuficient față de anvelope/roți (dispozitive anti-împroșcare). Spațiu insuficient față de anvelope/roți (apărători).	X	X	
		(c) Neconforme cu cerințele ¹ . Acoperire insuficientă a profilului anvelopei.	X	X	
6.2.11. Stativ	Inspecție vizuală.	(a) Lipsă, prost fixat sau foarte corodat.		X	
		(b) Neconform cu cerințele ¹ .		X	
		(c) Risc de desfacere atunci când vehiculul se află în mișcare.			X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.2.12. Mânere și suporturi pentru picioare	Inspecție vizuală.	(a) Lipsă, prost fixate sau foarte corodate.		X	
		(b) Neconforme cu cerințele ¹ .		X	
7. ALTE ECHIPAMENTE					
7.1. Centuri de siguranță/cataramă și sisteme de reținere					
7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală.	(a) Punct de fixare deteriorat excesiv. Stabilitatea este afectată.		X	X
		(b) Fixarea slăbită.		X	
7.1.2. Starea centurilor de siguranță/cataramelor	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Centura de siguranță obligatorie lipsă sau nemontată.		X	
		(b) Centură de siguranță deteriorată. Orice tăietură sau semn de supratensionare.	X	X	
		(c) Centură de siguranță neconformă cu cerințele ¹ .		X	
		(d) Deteriorarea sau funcționarea incorectă a cataramei centurii de siguranță.		X	
		(e) Deteriorarea sau funcționarea incorectă a retractoarei centurii de siguranță.		X	
7.1.3. Limitatorul sarcinii la centura de siguranță	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice.	(a) Lipsa evidentă sau nepotrivirea limitatorului de sarcină pentru vehiculul în cauză.		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.			X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice.	(a) Lipsa evidentă a dispozitivului de pretensionare sau nepotrivirea acestuia cu vehiculul.		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.			X
7.1.5. Airbaguri	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice.	(a) Lipsa evidentă a airbagurilor sau nepotrivirea acestora cu vehiculul.		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.			X
		(c) Airbag evident nefuncțional.		X	
7.1.6. Sisteme SRS	Inspecție vizuală a MIL și/sau prin utilizarea interfeței electronice.	(a) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al SRS indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.			X
7.2. Extinctori (X) ²	Inspecție vizuală.	(a) Lipsă.		X	
		(b) Neconform cu cerințele ¹ . Dacă este necesar (taxi, autobuz, autocar etc.)	X	X	
7.3. Dispozitive de închidere și dispozitiv antifurt	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Dispozitivul este defect și nu împiedică conducerea vehiculului.	X		
		(b) Defect Închidere sau blocare inopinată.		X	X
7.4. Triunghi reflectorizant (dacă este obligatoriu) (X) ²	Inspecție vizuală.	(a) Lipsă sau incomplet.	X		
		(b) Neconform cu cerințele ¹ .	X		

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.5. Trusă de prim ajutor (dacă este obligatorie) (X) ²	Inspecție vizuală.	Lipsă, incompletă sau neconformă cu cerințele ¹ .	X		
7.6. Cală (cale) de roată (prisme) (dacă sunt obligatorii) (X) ²	Inspecție vizuală.	Lipsă sau în stare precară, stabilitate insuficientă sau dimensiune prea mică.		X	
7.7. Dispozitive de avertizare acustică	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Nu funcționează corespunzător. Nu funcționează deloc.	X	X	
		(b) Comandă nesigură.	X		
		(c) Neconforme cu cerințele ¹ . Sunetul emis poate fi confundat cu sirenele oficiale.	X	X	
7.8. Vitezometru	Inspecție vizuală sau funcțională în timpul unui control în trafic sau prin mijloace electronice.	(a) Nu este montat conform cerințelor ¹ . Lipsă (dacă este obligatoriu).	X	X	
		(b) Funcționare defectuoasă. Nefuncțional.	X	X	
		(c) Insuficient iluminat. Lipsa iluminării.	X	X	
7.9. Tahograf (dacă este prevăzut/obligatoriu)	Inspecție vizuală.	(a) Nemontat conform cerințelor ¹ .		X	
		(b) Nefuncțional.		X	
		(c) Sigilii defecte sau lipsă.		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(d) Placă de instalare lipsă, ilizibilă sau expirată.		X	
		(e) Falsificare sau manipulare evidentă.		X	
		(f) Mărimea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare.		X	
7.10. Dispozitiv limitator de viteză (dacă este prevăzut/obligatoriu)	Inspecție vizuală și funcțională dacă echipamentul este disponibil.	(a) Nu este montat conform cerințelor ¹ .		X	
		(b) Evident nefuncțional.		X	
		(c) Limita de viteză incorect fixată (dacă este verificat).		X	
		(d) Sigilii defecte sau lipsă.		X	
		(e) Placă lipsă sau ilizibilă.		X	
		(f) Mărimea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare.		X	
7.11. Odometru (dacă este disponibil) (X) ²	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice.	(a) Manipulare evidentă (fraudă) pentru a reduce kilometrajul sau pentru a falsifica kilometrajul unui vehicul		X	
		(b) Nefuncționare evidentă.		X	
7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC) (dacă este prevăzut/obligatoriu)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice.	(a) Senzorii de viteză ai roților lipsă sau deteriorați.		X	
		(b) Instalație electrică deteriorată.		X	
		(c) Alte componente lipsă sau deteriorate.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(d) Deteriorare sau nefuncționare corespunzătoare a comutatorului.		X	
		(e) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al ESC indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	

8. ELEMENTE POLUANTE

8.1. Zgomotul

8.1.1. Sistem de eliminare a zgomotului	Evaluare subiectivă (doar dacă inspectorul nu consideră că nivelul de zgomot este la limita acceptată, situație în care poate fi efectuată o măsurare a zgomotului emise de un vehicul staționar cu ajutorul unui sonometru).	(a) Nivelurile sonore depășesc nivelurile maxime permise de cerințe ¹		X	
		(b) O parte a sistemului de reducere a zgomotului fixată necorespunzător, este deteriorată, montată incorect, lipsă sau modificată în mod evident și poate afecta nivelurile de zgomot. Risc foarte mare de cădere.		X	X

8.2. Gaze de evacuare

8.2.1. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin scânteie

8.2.1.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală	(a) Echipamentul de control al gazelor montat de producător este absent, modificat sau evident defect.		X	
		(b) Scurgeri de gaze care pot afecta măsurătorile emisiilor.		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8.2.1.2. Emisii gazoase	<p>— pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro V (7):</p> <p>Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele¹ sau citirea OBD. Măsurarea efectuată la țeava de evacuare reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare. Pe baza evaluării echivalenței și ținând seama de legislația privind omologarea de tip, statele membre pot autoriza utilizarea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe.</p> <p>— pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 6 și Euro VI (8):</p> <p>măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare conform cerințelor¹ sau prin citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe¹.</p> <p>Măsurătorile nu se aplică în cazul motoarelor în doi timpi.</p>	(a) Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de producător,		X	
		(b) Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc,		X	
		(c) Coeficientul lambda nu se încadrează în seria de valori de $1 \pm 0,03$ sau nu este conform cu specificațiile producătorului.		X	
		(d) Citirea OBD care indică o funcționare defectuoasă semnificativă.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8.2.2. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin compresie					
8.2.2.1 Echipament de control al emisiilor de gaze de evacuare	Inspecție vizuală	(a) Echipamentul de control al emisiilor instalat de producător este absent sau în mod evident defect.		X	
		(b) Pierderi de gaze care pot afecta măsurătorile emisiilor.		X	
8.2.2.2. Opacitate Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt scutite de această obligație	<p>— pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 Euro V ⁽⁹⁾:</p> <p>Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (, de la turația de mers în gol încet până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD. Măsurarea efectuată la țeva de evacuare reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare. Pe baza evaluării echivalenței, statele membre pot autoriza utilizarea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe.</p> <p>— pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 6 și Euro VI ⁽¹⁰⁾:</p> <p>Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (de la turația de mers în gol încet până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe¹.</p> <p>Condiționarea prealabilă a vehiculului:</p> <p>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.</p>	(a) Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe ¹ , opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa producătorului fixată pe vehicul;		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	<p>2. Cerințele specifice condiționării prealabile:</p> <p>(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.</p> <p>(ii) Sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.</p>				
		<p>(b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele¹ nu permit utilizarea valorilor de referință,</p> <p>— pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m⁻¹;</p> <p>— pentru motoare supraalimentate: 3,0 m⁻¹;</p> <p>— pentru vehiculele identificate în cerințe¹ sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe¹;</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹¹⁾</p> <p>sau 0,7 m⁻¹ ⁽¹²⁾</p>		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	<p>Procedura de încercare:</p> <p>1. Motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să se afle 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.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. 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 din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃, trebuie să fie de cel puțin două secunde.</p> <p>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.</p>				

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	5. Pentru a evita testările inutile, statele membre pot respinge vehiculele ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mari decât valorile limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre pot admite vehiculele ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mici decât valorile limită.				
8.3. Suprimarea interferenței electromagnetice					
Interferența radio (X) ²		Orice nerespectare a cerințelor ¹ .	X		
8.4. Alte elemente legate de mediu					
8.4.1 Scurgeri de lichide		Orice scurgere excesivă de lichid, în afară de apă, care poate afecta negativ mediul înconjurător sau care reprezintă un factor de risc în ce privește siguranța altor participanți la trafic. Formare constantă de picături, care constituie un risc foarte mare.		X	X
9. INSPECȚII SUPLIMENTARE PENTRU VEHICULELE DIN CATEGORIILE M ₂ ȘI M ₃ PENTRU TRANSPORTUL PASAGERILOR					
9.1. Uși					
9.1.1. Uși de intrare și ieșire	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Funcționare defectuoasă.		X	
		(b) Stare deteriorată. Poate provoca răniri.	X		X
		(c) Comandă urgență defectă.		X	
		(d) Comandă la distanță a ușilor sau dispozitive de avertizare defecte.		X	
		(e) Neconform cu cerințele ¹ . Lățime insuficientă a ușii.	X		X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
9.1.2. Ieșiri de urgență	Inspecție vizuală și în timpul funcționării (dacă este cazul).	(a) Funcționare defectuoasă.		X	
		(b) Indicatoare ilizibile pentru ieșirile de urgență. Indicatoare lipsă pentru ieșirile de urgență.	X		X
		(c) Lipsa ciocanului pentru spart geamurile.	X		
		(d) Neconforme cu cerințele ¹ . Lățime insuficientă sau acces blocat.	X		X
9.2. Sistem de dezaburire și dezgheț (X) ²	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Funcționare necorespunzătoare. Afectează operarea în siguranță a vehiculului.	X		X
		(b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord.		X	X
		(c) Dejivrare defectă (dacă este obligatorie).		X	
9.3. Sistem de ventilație și de încălzire (X) ²	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Funcționare defectuoasă. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord.	X		X
		(b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord.		X	X
9.4. Scaune					
9.4.1. Scaune pentru călători (inclusiv scaune pentru personalul însoțitor)	Inspecție vizuală	Strapontine (dacă sunt permise) nu funcționează automat. Blochează o ieșire de urgență.	X		X
9.4.2. Scaunul conducătorului auto (cerințe suplimentare)	Inspecție vizuală	(a) Dispozitive speciale defecte, cum ar fi protecția antireflexie. Câmpul vizual diminuat.	X		X
		(b) Protecție pentru conducătorul auto nesigură sau neconformă cu cerințele ¹ . Poate provoca răni.	X		X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
9.5. Iluminatul interior și dispozitivele de ghidare (X) ²	Inspecție vizuală și funcțională	Dispozitiv defect sau neconform cu cerințele ¹ Nu funcționează deloc.	X	X	
9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare	Inspecție vizuală	(a) Podea nesigură. Stabilitatea este afectată.		X	X
		(b) Bare sau mânere de susținere defecte. Fixate necorespunzător sau inutilizabile.	X	X	
		(c) Neconform cu cerințele ¹ . Lățime sau spațiu insuficient.	X	X	
9.7. Scări și trepte	Inspecție vizuală și în timpul funcționării (dacă este cazul).	(a) Stare deteriorată. Avariate. Stabilitatea este afectată.	X	X	X
		(b) Funcționare necorespunzătoare a scărilor retractabile.		X	
		(c) Neconforme cu cerințele ¹ . lățime insuficientă sau înălțime excesivă.	X	X	
9.8. Sistem de comunicare cu călătorii (X) ²	Inspecție vizuală și funcțională.	Sistem defect. Nu funcționează deloc.	X	X	
9.9. Notificări (X) ²	Inspecție vizuală.	(a) Notificări lipsă, eronate sau ilizibile.	X		
		(b) Neconforme cu cerințele ¹ . Informații false.	X	X	
9.10. Cerințe privind transportul copiilor. (X) ²					
9.10.1. Uși	Inspecție vizuală	Siguranța ușilor neconformă cu cerințele ¹ privind acest tip de transport.		X	
9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale absente sau neconforme cu cerințele ¹ .	X		

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă (X) ²					
9.11.1. Uși, rampe și lifturi	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Funcționare defectuoasă. Siguranța este afectată.	X	X	
		(b) Stare deteriorată. Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri.	X	X	
		(c) Comandă sau comenzi defectă(e). Siguranța este afectată.	X	X	
		(d) Dispozitiv(e) de avertizare defect(e). Nu funcționează deloc.	X	X	
		(e) Neconform cu cerințele ¹ .		X	
9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant	Inspecție vizuală și funcțională, dacă este cazul.	(a) Funcționare defectuoasă. Siguranța este afectată	X	X	
		(b) Stare deteriorată. Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri.	X	X	
		(c) Comandă sau comenzi defectă(e). Siguranța este afectată.	X	X	
		(d) Neconform cu cerințele ¹ .		X	
9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale absente sau neconforme cu cerințele ¹ .		X	
9.12. Alte echipamente speciale (X) ²					
9.12.1. Instalații de preparare a alimentelor	Inspecție vizuală	(a) Instalație neconformă cu cerințele ¹ .		X	
		(b) Instalație deteriorată în așa măsură încât utilizarea sa ar putea deveni periculoasă.		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
9.12.2. Instalație sanitară	Inspecție vizuală	Instalație neconformă cu cerințele ¹ . Poate provoca răniri.	X	X	
9.12.3. Alte dispozitive (de exemplu, sisteme audio-vizuale).	Inspecție vizuală	Neconform cu cerințele ¹ . Funcționarea în siguranță a vehiculului este afectată.	X	X	

(¹) Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive sunt incluse în scop de orientare.

(²) 43 % în cazul semiremorcilor aprobate înainte de 1 ianuarie 2012.

(³) 48 % pentru vehiculele care nu sunt dotate cu ABS sau sunt omologate înainte de 1 octombrie 1991.

(⁴) 45 % pentru vehiculele înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă.

(⁵) 43 % pentru semiremorci și remorcile cu bară de tracțiune înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă.

(⁶) De exemplu, 2,5 m/s² pentru vehiculele din categoriile N₁, N₂ și N₃ înmatriculate pentru prima dată după 1 ianuarie 2012.

(⁷) Omologare de tip în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 1 (Euro 5), Directiva 88/77/CEE și Directiva 2005/55/CE.

(⁸) Omologare de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 2 (Euro 6) și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (Euro VI).

(⁹) Omologare de tip în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (Euro 5), Directiva 88/77/CEE și Directiva 2005/55/CE.

(¹⁰) Omologare de tip în conformitate cu tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (Euro 6) și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (Euro VI)

(¹¹) Omologare de tip în conformitate cu limitele de la rândul B secțiunea 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE modificată prin Directiva 98/69/CE sau ulterior, rândul B1, B2 sau C secțiunea 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE sau înmatriculate pentru prima dată ori puse în circulație după 1 iulie 2008.

(¹²) Omologare de tip în conformitate cu tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (Euro 6). Omologare de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (Euro VI).

OBSERVAȚII:

¹. „Cerințele” sunt stabilite în omologarea de tip la data omologării, a primei înmatriculări sau a primei puneri în circulație, precum și de obligațiile privind postechiparea sau de dreptul intern al țării de înmatriculare. Aceste motive de respingere se aplică numai în cazul în care a fost verificată conformitatea cu cerințele.

². (X) identifică elementele referitoare la starea vehiculului și la caracterul apt al utilizării acestuia pe carosabil, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică.

³. Modificare nesigură înseamnă o modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere a vehiculului sau cu efecte disproporționate asupra mediului.

ANEXA II

CONȚINUTUL MINIM AL UNUI CERTIFICAT DE INSPECȚIE TEHNICĂ

Certificatul de inspecție tehnică eliberat în urma unei inspecții tehnice cuprinde cel puțin următoarele elemente, precedate de codurile armonizate corespunzătoare ale Uniunii:

1. Numărul de identificare al vehiculului (numărul VIN sau numărul de șasiu);
 2. Numărul de înmatriculare al vehiculului și simbolul statului de înmatriculare;
 3. Locul și data inspecției;
 4. Indicația odometrului la data efectuării inspecției, dacă este disponibil;
 5. Categoria vehiculului, dacă este disponibilă;
 6. Deficiențele identificate și nivelul de gravitate al acestora;
 7. Rezultatul inspecției tehnice;
 8. Data următoarei inspecții tehnice sau data expirării certificatului în vigoare, în cazul în care aceste informații nu sunt furnizate prin alte mijloace;
 9. Denumirea organismului sau centrului de inspecție și semnătura sau identificarea inspectorului responsabil de inspecție;
 10. Alte informații.
-

ANEXA III

CERINȚE MINIME PRIVIND INFRASTRUCTURA ȘI ECHIPAMENTELE DE INSPECȚIE PENTRU INSPECȚIA TEHNICĂ

I. Instalațiile și echipamentele

Inspecțiile tehnice realizate în conformitate cu metodele recomandate precizate în anexa I se desfășoară prin utilizarea infrastructurii și a echipamentelor adecvate. Acestea pot include, dacă este cazul, utilizarea de unități mobile de inspecție. Echipamentele de inspecție necesare depind de categoriile de vehicule care urmează a fi supuse inspecției, astfel cum sunt descrise în tabelul I. Infrastructura și echipamentele respectă următoarele cerințe minime:

1. o incintă cu spațiu suficient pentru evaluarea vehiculelor, care îndeplinește cerințele privind sănătatea și siguranța;
2. o linie de inspecție cu dimensiuni care să permită efectuarea tuturor testelor, un canal sau un elevator, iar pentru vehiculele cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, un dispozitiv care să ridice vehiculul pe una dintre punți, cu iluminare corespunzătoare și, dacă este cazul, cu sistem de ventilație;
3. pentru inspectarea oricărui vehicul, un stand cu role pentru încercarea sistemului de frânare capabil să măsoare, să afișeze și să înregistreze forțele de frânare și presiunea aerului din sistemele de frânare pneumatice, în conformitate cu anexa A la Standardul ISO 21069-1 privind cerințele tehnice pentru încercarea sistemelor de frânare ale vehiculelor utilizând un stand cu role sau cu standarde echivalente;
4. pentru inspecția vehiculelor cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, un stand cu role pentru încercarea sistemului de frânare, în conformitate cu punctul 3, care poate să nu înregistreze și să nu afișeze forțele de frânare, efortul la pedală și presiunea aerului din sistemele de frânare pneumatice;

sau

Un stand de încercare a frânelor cu plăci, echivalent standului cu role menționat la punctul 3, care poate să nu înregistreze și să nu afișeze forțele de frânare, efortul la pedală și presiunea aerului din sistemele de frânare pneumatice;

5. un instrument de înregistrare a decelerării, instrumentele care nu măsoară continuu trebuind să înregistreze/stocheze măsurătorile cel puțin de 10 ori pe secundă;
6. instalații pentru încercarea sistemelor de frânare pneumatice, cum ar fi manometre, conectori și furtunuri;
7. un dispozitiv de măsurare a sarcinii pe punte/pe roată pentru a determina sarcinile pe punte (instalații opționale pentru măsurarea sarcinii pe două roți, cum ar fi platforme de cântărire pe fiecare roată și platforme de cântărire pe fiecare ax);
8. un dispozitiv de detectare a jocului excesiv la articulațiile suspensiei fără ridicarea punții, care trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:
 - (a) dispozitivul trebuie prevăzut cu cel puțin două plăci acționate electric care să poată fi mișcate în sens opus atât pe direcția longitudinală, cât și pe cea transversală;
 - (b) mișcarea plăcilor trebuie să fie controlabilă de către operatorul aflat la postul de inspecție;
 - (c) pentru vehiculele cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, plăcile trebuie să respecte următoarele cerințe tehnice:
 - mișcare longitudinală și transversală de cel puțin 95 mm;
 - viteza mișcării longitudinale și transversale între 5 cm/s și 15 cm/s;

9. un sonometru din clasa II, în cazul în care se măsoară nivelul sonor;
10. analizor de gaze pentru patru gaze, în conformitate cu Directiva 2004/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾;
11. un dispozitiv de măsurare a coeficientului de absorbție cu suficientă precizie;
12. un dispozitiv de verificare a farurilor care permite verificarea orientării farurilor în conformitate cu dispozițiile privind orientarea farurilor (lămpilor) autovehiculelor (Directiva 76/756/CEE), diferența dintre aprins și stins trebuie să poată fi sesizată cu ușurință pe timp de zi (nu în lumina directă a soarelui);
13. un dispozitiv de măsurare a adâncimii profilului anvelopelor;
14. un dispozitiv de conectare la interfața electronică a vehiculului, cum ar fi un instrument de scanare OBD;
15. un dispozitiv de detectare a pierderilor de GPL/GNC/GNL, în cazul în care sunt inspectate astfel de vehicule.

Oricare dintre dispozitivele menționate anterior pot fi combinate într-un dispozitiv compus, cu condiția ca acesta să nu afecteze precizia fiecărui dispozitiv.

II. Calibrarea echipamentelor utilizate la măsurători

Cu excepția cazului în care legislația Uniunii conține dispoziții contrarii, intervalul dintre două calibrări succesive nu trebuie să depășească:

- (i) 24 de luni pentru măsurarea masei, presiunii și nivelului sonor;
- (ii) 24 de luni pentru măsurarea forțelor;
- (iii) 12 luni pentru măsurarea emisiilor de gaze.

⁽¹⁾ Directiva 2004/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind mijloacele de măsurare (JO L 135, 30.4.2004, p. 1).

Tabelul I⁽¹⁾

Echipamente minime necesare pentru efectuarea inspecției tehnice																		
Vehicule		Categoria		Echipamente necesare pentru fiecare element sin secțiunea I														
	Masa maximă			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motociclete			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Vehicule pentru transportul persoanelor																		

Echipamente minime necesare pentru efectuarea inspecției tehnice

Vehicule		Categoria		Echipamente necesare pentru fiecare element sin secțiunea I														
	Masa maximă			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Până la 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Până la 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Vehicule pentru transportul de mărfuri																		
	Până la 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Până la 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Vehicule speciale derivate dintr-un vehicul din categoria N, T5																		
	Până la 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Până la 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Echipamente minime necesare pentru efectuarea inspecției tehnice																		
Vehicule		Categoria		Echipamente necesare pentru fiecare element sin secțiunea I														
	Masa maximă			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Remorci	Până la 750 kg	O ₁		x												x		
	> 750 la 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

(¹) Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive sunt incluse în scop de orientare.

¹ B...benzină (aprindere prin scânteie); D...diesel (aprindere prin compresie)

ANEXA IV

CERINȚE MINIME PRIVIND COMPETENȚA, FORMAREA ȘI CERTIFICAREA INSPECTORILOR

1. Competență

Înainte de autorizarea unui solicitant pentru un post de inspector care efectuează inspecții tehnice periodice, statele membre sau autoritățile competente trebuie să verifice dacă solicitantul:

(a) are o capacitate de înțelegere și cunoștințe certificate în materie de vehicule rutiere, în următoarele domenii:

- mecanică;
- dinamică;
- dinamica vehiculului;
- motoarele cu ardere internă;
- materiale și prelucrarea materialelor;
- electronică;
- electricitate;
- componentele electronice ale vehiculului;
- aplicații IT;

(b) are cel puțin trei ani de experiență documentată sau experiență echivalentă, cum ar fi mentorat sau studii documentate, precum și formare adecvată în domeniul vehiculelor rutiere menționat anterior.

2. Formarea inițială și ulterioară

Statele membre sau autoritățile competente se asigură că inspectorii beneficiază de formarea inițială și ulterioară corespunzătoare sau sunt examinați în mod adecvat, inclusiv cu privire la elemente teoretice și practice, pentru a fi autorizați să efectueze inspecții tehnice periodice.

Conținutul minim al formării inițiale și ulterioare sau al examinării adecvate include următoarele subiecte:

(a) Formarea inițială sau examinarea adecvată

Formarea inițială asigurată de statul membru sau de un centru de formare autorizat de statul membru acoperă cel puțin următoarele aspecte:

(i) tehnologia vehiculului:

- sisteme de frânare;
- sisteme de direcție;
- câmpul de vizibilitate;
- instalații electrice de iluminare, echipamente de iluminare și componente electronice;
- punți, jante și anvelope;
- șasiu și caroserie;
- emisii și poluanți;
- cerințe suplimentare pentru vehicule speciale;

- (ii) metode de inspecție;
- (iii) evaluarea deficiențelor;
- (iv) cerințe legale aplicabile privind starea vehiculului în vederea omologării;
- (v) cerințe legale privind inspecția tehnică;
- (vi) dispoziții administrative privind omologarea, înmatricularea și inspecția tehnică a vehiculelor
- (vii) aplicații IT folosite în procedura de inspecție și în cea administrativă.

(b) Formare ulterioară sau examinarea adecvată

Statele membre se asigură că inspectorii urmează periodic o formare ulterioară sau fac obiectul unei examinări adecvate, asigurată de statul membru sau de un centru de formare autorizat de către statul membru.

Statele membre se asigură că conținutul acestei formări ulterioare sau al examinării adecvate permite inspectorilor menținerea și actualizarea cunoștințelor și abilităților cerute inspectorilor în domeniile menționate la litera (a) punctele (i) - (vii) de mai sus.

3. Certificatul de competență

Certificatul sau documentele echivalente care se eliberează unui inspector autorizat să efectueze inspecții tehnice trebuie să cuprindă cel puțin informațiile următoare:

- datele de identificare ale inspectorului (prenume, nume);
 - categoriile de vehicule pentru care inspectorul este autorizat să efectueze inspecția tehnică;
 - denumirea autorității emitente;
 - data eliberării.
-

ANEXA V

ORGANISME DE SUPRAVEGHERE

Normele și procedurile referitoare la organismele de supraveghere instituite de statele membre în conformitate cu articolul 14 trebuie să acopere următoarele cerințe minime:

1. Sarcinile și activitățile organismelor de supraveghere

Organismele de supraveghere trebuie să îndeplinească cel puțin următoarele sarcini:

(a) supravegherea centrelor de inspecție:

- să verifice dacă sunt îndeplinite cerințele minime referitoare la incintă și echipamente;
- să verifice cerințele obligatorii aplicabile entității autorizate;

(b) verificarea formării și examinării inspectorilor:

- verificarea pregătirii inițiale a inspectorilor;
- verificarea pregătirii ulterioare periodice a inspectorilor;
- formare periodică ulterioară a examinatorilor din cadrul organismului de supraveghere;
- efectuarea sau supravegherea examinării;

(c) auditul

- preauditarea centrului de inspecție înainte de autorizare;
- reauditarea periodică a centrului de inspecție;
- audit special dacă se constată existența unor nereguli;
- auditul centrului de formare/examinare;

(d) monitorizarea, prin intermediul utilizării de măsuri precum următoarele:

- reinspectarea unui eșantion statistic reprezentativ din vehiculele inspectate;
- verificări incognito (opțional cu utilizarea unui vehicul defect);
- analiza rezultatelor inspecțiilor tehnice periodice (metode statistice);
- inspecții în urma contestației
- examinarea reclamațiilor;

(e) validarea rezultatelor măsurătorilor din cadrul inspecțiilor tehnice;

(f) propunerea de retragere sau suspendare a autorizațiilor centrelor de inspecție și/sau a autorizațiilor inspectorilor:

- în caz de nerespectare, de către centru sau inspector, a cerințelor importante de autorizare;
- în cazul depistării unor nereguli majore;
- în cazul unor rezultate negative repetate la audit;
- în cazul pierderii bunei reputații a centrului sau a inspectorului în cauză.

2. Cerințe referitoare la organismul de supraveghere

Cerințele aplicabile personalului angajat de un organism de supraveghere trebuie să acopere următoarele domenii:

- competență tehnică;
- imparțialitate;
- standarde de calificare și formare.

3. Conținutul normelor și procedurilor

Fiecare stat membru sau autoritate competentă dintr-un stat membru stabilește normele și procedurile relevante care includ cel puțin elementele de mai jos:

(a) Cerințe privind autorizarea și supravegherea centrelor de inspecție:

- cererea de autorizare a unui centru de inspecție;
- responsabilitățile centrului de inspecție;
- vizită sau vizite la fața locului înainte de autorizare pentru a se verifica îndeplinirea tuturor cerințelor;
- autorizarea centrelor de inspecție;
- auditarea/reverificarea periodică a centrelor de inspecție;
- verificări periodice ale centrelor de inspecție pentru a constata dacă acestea continuă să respecte normele și procedurile aplicabile;
- verificări sau audituri speciale inopinate ale centrelor de inspecție, pe baza dovezilor;
- analiza datelor referitoare la inspecții pentru a constata dacă există dovezi privind nerespectarea normelor și procedurilor aplicabile;
- retragerea sau suspendarea autorizațiilor acordate centrelor de inspecție.

(b) Inspectorii din centrele de inspecție:

- cerințele pentru a deveni inspector certificat;
- formarea inițială, formarea ulterioară și examinările;
- retragerea sau suspendarea certificării de inspector.

(c) Echipamente și incinte:

- cerințe pentru echipamentele de inspecție;
- cerințele pentru incintele în care se desfășoară inspecțiile;
- cerințe pentru semnalizare;
- cerințe pentru întreținerea și calibrarea echipamentelor de testare;
- cerințe pentru sistemele computerizate.

(d) Organisme de supraveghere:

- competențele organismelor de supraveghere;
 - cerințe aplicabile personalului organismelor de supraveghere;
 - contestații și reclamații.
-