

**DIRECTIVA 2014/47/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI****din 3 aprilie 2014****privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/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 <sup>(1)</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară <sup>(2)</sup>,

întrucât:

- (1) 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”, Comisia a stabilit 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 vehiculelor să contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea nivelului de siguranță al transportului rutier.
- (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 accidente rutiere în Uniunea Europeană până în anul 2020, începând din 2010. În vederea atingerii acestui obiectiv, Comisia a stabilit șapte obiective strategice și a identificat acțiuni pentru vehicule mai sigure, 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 auto este parte componentă a unui regim mai larg destinat să garanteze că vehiculele sunt menținute în condiții acceptabile din punct de vedere al siguranței și al protecției mediului pe durata utilizării lor. Acest regim ar trebui să includă inspecții tehnice periodice ale vehiculelor și controale tehnice în trafic ale vehiculelor utilizate în activitățile de transport comercial rutier, precum și să prevadă o procedură de înmatriculare a vehiculelor care să permită suspendarea autorizării de a folosi în trafic un vehicul în cazul în care vehiculul reprezintă un risc imediat pentru siguranța rutieră. Inspecția tehnică periodică ar trebui să fie principalul instrument pentru a se garanta conformitatea vehiculelor cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice. Controalele tehnice în trafic ale vehiculelor comerciale ar trebui doar să completeze inspecțiile tehnice periodice.
- (4) În Uniune au fost adoptate o serie de standarde și cerințe tehnice în materie de siguranță a vehiculelor și de caracteristici legate de mediu. Este necesar să se asigure, prin intermediul unui regim de controale tehnice în trafic inopinate, că vehiculele rămân conforme normelor tehnice aferente circulației pe drumurile publice.
- (5) Controalele tehnice în trafic reprezintă un element esențial pentru menținerea în permanență a unui nivel ridicat de conformitate tehnică a vehiculelor comerciale pe toată durata lor de utilizare. Aceste controale contribuie nu numai la siguranța rutieră și la o reducere a emisiilor vehiculelor, ci și la evitarea concurenței neloiale în domeniul transportului rutier datorată acceptării unor niveluri de control diferite de la un stat membru la altul.

<sup>(1)</sup> JO C 44, 15.2.2013, p. 128.

<sup>(2)</sup> Poziția Parlamentului European din 11 martie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 24 martie 2014.

- (6) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup> a înființat Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU). ERRU permite interconectarea registrelor electronice naționale ale întreprinderilor de transport din întreaga Uniune, în conformitate cu normele Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal. Utilizarea respectivului sistem, exploatat de autoritatea competentă din fiecare stat membru, facilitează cooperarea dintre statele membre.
- (7) Prezentă directivă ar trebui să se aplice anumitor vehicule comerciale cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h din categoriile definite în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup>. Acest lucru nu ar trebui să împiedice însă statele membre să efectueze controale tehnice în trafic asupra vehiculelor care nu intră sub incidența prezentei directive sau să verifice alte aspecte ale transportului rutier, în special cele referitoare la timpul de conducere și de repaus sau la transportul mărfurilor periculoase.
- (8) Tractoarele cu roți cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h tind să înlocuiască camioanele în activitățile de transport local și în activități comerciale de transport rutier de marfă. Potențialul lor de risc este comparabil cu cel al camioanelor și, în consecință, modul de tratare al vehiculelor din această categorie, folosite în special pe drumurile publice, ar trebui să fie același cu al camioanelor în ceea ce privește controalele tehnice în trafic.
- (9) Rapoartele privind punerea în aplicare a Directivei 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(3)</sup> indică în mod clar importanța controalelor tehnice în trafic. În perioada 2009-2010, mai mult de 350 000 de vehicule supuse controalelor tehnice în trafic pe întreg teritoriul Uniunii au fost raportate ca fiind într-o stare care necesită imobilizarea acestora. Aceste rapoarte indică, de asemenea, existența unor diferențe foarte mari între rezultatele controalelor efectuate în diferite state membre. În perioada 2009-2010, rata de depistare a anumitor deficiențe a variat între 2,1 % din toate vehiculele controlate într-un stat membru și 48,3 % într-un al stat membru. În fine, aceste rapoarte arată diferențele semnificative de la un stat membru la altul în ceea ce privește numărul controalelor tehnice în trafic efectuate. Pentru a ajunge la o abordare mai echilibrată, statele membre ar trebui să se angajeze să efectueze un număr adecvat de controale, proporțional cu numărul vehiculelor comerciale înmatriculate pe teritoriul lor și/sau care circulă pe teritoriul lor.
- (10) Furgonetele, cum ar fi vehiculele din categoria N<sub>1</sub>, și remorcile acestora nu fac obiectul aceluiași cerințe ale Uniunii în materie de siguranță rutieră ca vehiculele utilitare grele, precum normele privind timpul de conducere, formarea pentru conducătorii auto profesioniști sau instalarea unor dispozitive limitatoare de viteză. Statele membre ar trebui să țină seama de vehiculele din categoria N<sub>1</sub> în strategiile lor globale în materie de siguranță rutieră și controale în trafic, chiar dacă aceste vehicule nu sunt acoperite de domeniul de aplicare al prezentei directive.
- (11) Pentru a evita povara și costurile administrative inutile și de a ameliora eficiența controalelor, autoritățile naționale competente ar putea selecta în mod prioritar vehiculele exploatate de întreprinderi care nu respectă standardele de siguranță rutieră și de mediu, în timp ce vehiculele exploatate de operatori responsabili, care acordă atenția cuvenită aspectelor de siguranță, și întreținute în mod corespunzător ar trebui recompensate prin controale mai puțin frecvente. Selectarea vehiculelor pentru controalele în trafic bazată pe profilul de risc al operatorilor acestora s-ar putea dovedi a fi un instrument util în vederea verificării mai atente și mai frecvente a întreprinderilor cu un grad ridicat de risc.
- (12) Controalele tehnice în trafic ar trebui să fie susținute de folosirea unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc. Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 impune statelor membre să extindă sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc instituit în temeiul Directivei 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(4)</sup> în ceea ce privește punerea în aplicare a normelor privind timpul de conducere și perioadele de odihnă pentru a acoperi alte

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate (JO L 203, 10.8.2000, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).

domenii specifice legate de transportul rutier, inclusiv conformitatea tehnică a vehiculelor comerciale. Prin urmare, informațiile privind numărul și gravitatea deficiențelor constatate la vehicule ar trebui introduse în sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc instituit în temeiul articolului 9 din Directiva 2006/22/CE. Ar trebui ca statele membre să poată decide în ceea ce privește mecanismele tehnice și administrative adecvate pentru folosirea sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc. Eficacitatea și armonizarea sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc în întreaga Uniune ar trebui analizate în continuare.

- (13) Deținătorul certificatului de înmatriculare și, după caz, operatorul vehiculului ar trebui să fie responsabili de menținerea vehiculului într-o stare conformă cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice.
- (14) La realizarea controalelor tehnice în trafic, inspectorii ar trebui să acționeze independent, iar aprecierea lor nu ar trebui să fie afectată de conflicte de interese, inclusiv cele de tip economic sau personal, în special în relația cu conducătorul auto, operatorul sau deținătorul certificatului de înmatriculare, care ar putea influența imparțialitatea și obiectivitatea deciziilor acestora. În consecință, recompensarea inspectorilor nu ar trebui să fie direct legată de rezultatele controalelor tehnice în trafic. Acest fapt nu ar trebui să împiedice statele membre să autorizeze organisme private să realizeze atât controale tehnice detaliate în trafic, cât și reparații ale vehiculelor, chiar și în cazul aceluiași vehicul.
- (15) Controalele tehnice în trafic ar trebui să constea în controlul inițial și, dacă este necesar, în controale mai amănunțite. În ambele cazuri, acestea ar trebui să vizeze părți și sisteme relevante ale vehiculelor. Pentru a se ajunge la controale detaliate mai armonizate la nivelul Uniunii, ar trebui introduse metode recomandate de control și exemple de deficiențe și ar fi necesară clasificarea lor în funcție de gravitate pentru fiecare element supus controlului.
- (16) Arimarea încărcăturii este esențială pentru siguranța rutieră. Prin urmare, încărcătura ar trebui să fie arimată astfel încât să suporte accelerările care au loc în timpul utilizării vehiculului la drum. Din motive practice, forțele dependente de masă care rezultă din astfel de accelerări ar trebui să fie utilizate drept valori limită pe baza standardelor europene. Personalul implicat în controalele legate de arimarea încărcăturii ar trebui să beneficieze de o formare adecvată.
- (17) Toate părțile implicate în procesul logistic, inclusiv ambalatori, încărcători, societăți de transport, operatori și conducători auto, au un rol în asigurarea ambalării corespunzătoare a încărcăturii și a încărcării acesteia pe un vehicul adecvat.
- (18) În mai multe state membre, rapoartele privind controalele tehnice în trafic sunt elaborate prin mijloace electronice. În astfel de cazuri, conducătorul auto ar trebui să primească o copie a raportului de inspecție. Toate datele și informațiile colectate pe durata controalelor tehnice în trafic trebuie transferate într-o bază de date comună a statului membru în cauză pentru ca datele să poată fi ușor prelucrate, iar transferul de informații relevante să se poată face fără vreo sarcină administrativă suplimentară.
- (19) Pentru a reduce sarcina administrativă a autorităților care execută controalele, rapoartele privind controalele tehnice în trafic inițiale, inclusiv cele referitoare la vehiculele înmatriculate în țări terțe, ar trebui să includă numai informații esențiale care să ateste că o astfel de verificare a fost realizată în cazul unui anumit vehicul, precum și rezultatul acelei verificări. Un raport detaliat ar trebui să fie necesar numai în cazul în care se realizează un control mai amănunțit în urma controlului inițial.
- (20) Comisia ar trebui să examineze posibilitatea de a combina formularul de raportare inclus în anexa IV cu alte rapoarte.
- (21) Prin utilizarea unităților mobile de control se reduc întârzierile și costurile pentru operatori, întrucât se pot efectua inspecții mai amănunțite direct pe marginea drumurilor publice. Pentru realizarea unor controale mai detaliate, mai pot fi folosite cele mai apropiate centre de inspecție practicabile și dispozitivele de control tehnic în trafic desemnate.

- (22) Personalul care efectuează controale tehnice în trafic ar trebui să beneficieze de formarea sau calificarea corespunzătoare, inclusiv pentru a executa controale vizuale în mod eficient. Inspectorii care efectuează controale tehnice în trafic mai aprofundate ar trebui să dețină cel puțin aceleași competențe și să îndeplinească cel puțin aceleași cerințe ca și cei care efectuează inspecțiile tehnice în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>. Statele membre ar trebui să solicite inspectorilor care efectuează controale în facilități de control tehnic în trafic desemnate sau care utilizează unități de control mobile să îndeplinească aceste cerințe sau cerințe echivalente aprobate de autoritatea competentă.
- (23) Pentru reducerea costurilor ce decurg din utilizarea echipamentelor tehnice pentru un control tehnic în trafic mai detaliat, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita plata în cazul în care se constată deficiențe. Suma acestei plăți ar trebui să fie rezonabilă și proporțională.
- (24) Cooperarea și schimbul de bune practici între statele membre sunt esențiale pentru a realiza un sistem mai armonizat de controale tehnice în trafic în întreaga Uniune. Prin urmare, statele membre ar trebui să colaboreze mai strâns și în timpul activităților operaționale, dacă este posibil. O astfel de cooperare ar trebui să includă organizarea periodică a unor controale tehnice în trafic concertate.
- (25) În scopul de a asigura un schimb de informații eficient între statele membre, ar trebui să existe, în fiecare stat membru, un punct de contact pentru asigurarea legăturii cu alte autorități competente din domeniu. Acest punct de contact ar trebui, de asemenea, să elaboreze statisticile necesare. Pe lângă aceasta, statele membre ar trebui să aplice o strategie națională coerentă de punere în executare pe teritoriul lor și să poată desemna un organism care să coordoneze punerea în aplicare a acesteia. Autoritățile competente din fiecare stat membru ar trebui să desemneze proceduri prin care se stabilesc termenele limită și conținutul informațiilor care trebuie transmise.
- (26) La desemnarea unui punct de contact, ar trebui respectate dispozițiile constituționale și nivelul de competențe corespunzător.
- (27) Pentru a permite monitorizarea regimului controalelor tehnice în trafic pus în practică în Uniune, statele membre ar trebui să comunice Comisiei, înainte de 31 martie 2021 și, ulterior, la fiecare doi ani, anterior datei de 31 martie, rezultatele controalelor tehnice în trafic efectuate. Comisia ar trebui să raporteze datele colectate Parlamentului European și Consiliului.
- (28) Pentru a reduce la minimum pierderile de timp pentru întreprinderi și șoferi și pentru a mări eficiența globală a controalelor în trafic, ar trebui încurajată efectuarea controalelor tehnice în trafic, alături de controalele efectuate pentru a verifica respectarea legislației sociale din domeniul transportului rutier, în special a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup>, a Directivei 2006/22/CE și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului <sup>(3)</sup>.
- (29) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentei directive și să asigure aplicarea acestor norme. Sancțiunile respective ar trebui să fie efective, proporționale, cu efect de descurajare și nediscriminatorii. Statele membre ar trebui să prevadă, în special, măsuri adecvate pentru abordarea refuzului unui conducător auto sau al unui operator de a coopera cu inspectorul și pentru utilizarea neautorizată a unui vehicul cu deficiențe periculoase.
- (30) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> 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 (a se vedea pagina 51 din prezentul Jurnal Oficial).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatul de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, 31.12.1985, p. 8).

<sup>(4)</sup> 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).

- (31) Comisia nu ar trebui să adopte acte de punere în aplicare privind procedurile de notificare a vehiculelor care prezintă deficiențe majore sau periculoase punctelor de contact ale statelor membre de înmatriculare, precum și actele de punere în aplicare de stabilire a formatului datelor pentru a transmite Comisiei informațiile colectate de statele membre cu privire la vehiculele inspectate, 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.
- (32) În vederea actualizării, dacă este cazul, a articolului 2 alineatul (1) și a punctului 6 din anexa IV, fără a afecta domeniul de aplicare al prezentei directive, a actualizării punctului 2 din anexa II, în ceea ce privește metodele, și a adaptării punctului 2 din anexa II, în ceea ce privește lista elementelor de verificat, metodele de inspecție, motivele respingerii și evaluarea deficiențelor, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (33) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume acela de a îmbunătăți siguranța rutieră prin stabilirea de cerințe minime comune și norme armonizate privind controalele tehnice în trafic ale vehiculelor care circulă în Uniune, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat.
- (34) Prezenta directivă respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, astfel cum se menționează la articolul 6 din Tratatul privind Uniunea Europeană.
- (35) Prezenta directivă dezvoltă regimul existent referitor la controalele tehnice în trafic, actualizează cerințele tehnice ale Directivei 2000/30/CE și include regulile cuprinse în Recomandarea 2010/379/UE a Comisiei<sup>(1)</sup>. Prin urmare, Directiva 2000/30/CE ar trebui să fie abrogată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

## CAPITOLUL I

### OBIECT, DEFINIȚII ȘI DOMENIU DE APLICARE

#### Articolul 1

##### Obiect

În scopul ameliorării siguranței rutiere și a protecției mediului, prezenta directivă stabilește cerințe minime pentru un regim al controalelor tehnice în trafic aplicate vehiculelor comerciale care circulă pe teritoriul statelor membre.

#### Articolul 2

##### Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică vehiculelor comerciale cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h aparținând următoarelor categorii, astfel cum sunt definite în Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(2)</sup> și în Directiva 2007/46/CE:

- (a) autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au, în afara locului pe scaunul conducătorului auto, mai mult de opt locuri pe scaune – categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>;

<sup>(1)</sup> Recomandarea 2010/379/UE a Comisiei din 5 iulie 2010 privind analiza de risc a defecțiunilor identificate în timpul controalelor tehnice rutiere (la vehiculele utilitare) în conformitate cu Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 173, 8.7.2010, p. 97).

<sup>(2)</sup> 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).

- (b) autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>;
- (c) remorci concepute și construite pentru transportul de mărfuri sau persoane, precum și pentru cazarea persoanelor, și cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>;
- (d) tractoare cu roți din categoria T<sub>5</sub>, utilizate în principal pe drumurile publice, în activități comerciale de transport rutier de marfă, cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h.

(2) Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului statelor membre de a efectua controale tehnice în trafic asupra vehiculelor care nu intră sub incidența prezentei directive, cum ar fi vehiculele comerciale ușoare din categoria N<sub>1</sub> a căror masă maximă nu depășește 3,5 tone, și de a verifica alte aspecte ale transportului rutier și ale siguranței rutiere sau de a efectua controale în alte locuri decât pe drumurile publice. Nicio dispoziție din prezenta directivă nu împiedică statele membre să limiteze utilizarea unui anumit tip de vehicule la anumite părți din rețeaua sa rutieră pe motive de siguranță rutieră.

### 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 motorizat 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 construit pentru a fi tractat de un autovehicul;
4. „semiremorcă” înseamnă orice remorcă concepută pentru a fi atașată unui 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. „încărcătură” înseamnă toate bunurile care ar fi în mod normal plasate în sau pe partea de vehicul destinată să transporte o sarcină și care nu sunt fixate permanent pe acesta, inclusiv obiectele din dispozitive de transport, cum ar fi lăzile, cutiile mobile sau containerele, plasate pe vehicule;
6. „vehicul comercial” înseamnă un autovehicul împreună cu remorca sau semiremorca sa, utilizat în principal pentru transportul de mărfuri sau de pasageri în scopuri comerciale, precum transportul pentru terți și în contul terților sau transport pe cont propriu sau în alte scopuri profesionale;
7. „vehicul înmatriculat într-un stat membru” înseamnă un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru;
8. „deținător al unui certificat de înmatriculare” înseamnă persoana fizică sau juridică pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;
9. „întreprindere” înseamnă o întreprindere astfel cum este definită la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009;
10. „control tehnic în trafic” înseamnă un control tehnic inopinat al vehiculelor comerciale efectuat de autoritățile competente ale unui stat membru sau sub supravegherea directă a acestora;

11. „drum public” înseamnă un drum de utilitate publică generală, precum drumurile locale, regionale sau naționale, șoselele, drumurile expres sau autostrăzile;
12. „inspecție tehnică” înseamnă o inspecție în conformitate cu articolul 3 punctul 9 din Directiva 2014/45/UE;
13. „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;
14. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate sau un organism public abilitat de un stat membru de a fi responsabil cu administrarea sistemului de control tehnic în trafic, inclusiv, dacă este cazul, cu efectuarea unor astfel de controale;
15. „inspector” înseamnă o persoană autorizată de un stat membru sau de autoritatea competentă a acestuia să efectueze controale tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate;
16. „deficiențe” se referă la defecțiuni tehnice și alte situații de neconformitate constatate în timpul unui control tehnic în trafic;
17. „control tehnic în trafic concertat” înseamnă un control tehnic în trafic întreprins în comun de autoritățile competente din două sau mai multe state membre;
18. „operator” înseamnă o persoană fizică sau juridică care exploatează vehiculul în calitate de proprietar sau este autorizat să exploateze vehiculul de către proprietarul acestuia;
19. „unitate mobilă de control” înseamnă un sistem transportabil de echipamente de inspecție necesare pentru efectuarea de controale tehnice în trafic mai detaliate, operat de inspectori competenți pentru a realiza controale tehnice în trafic mai detaliate;
20. „facilitate de control tehnic în trafic desemnată” înseamnă o zonă fixă pentru efectuarea controalelor tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate care poate fi echipată și cu echipamente de inspecție instalate permanent.

## CAPITOLUL II

### SISTEMUL DE CONTROL TEHNIC ÎN TRAFIC ȘI OBLIGAȚIILE GENERALE

#### Articolul 4

##### **Sistemul de control tehnic în trafic**

Sistemul de control tehnic în trafic include controalele tehnice în trafic inițiale menționate la articolul 10 alineatul (1) și controalele tehnice în trafic mai detaliate menționate la articolul 10 alineatul (2).

#### Articolul 5

##### **Procentul de vehicule care trebuie controlate**

(1) Pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a), (b) și (c), numărul total de controale tehnice în trafic inițiale în Uniune în fiecare an calendaristic corespunde unei proporții de cel puțin 5 % din numărul total al acestor vehicule care sunt înmatriculate în statele membre.

(2) Fiecare stat membru depune eforturi pentru a efectua un număr adecvat de controale tehnice în trafic inițiale, proporțional cu numărul total de astfel de vehicule care sunt înmatriculate pe teritoriul său.

(3) Informațiile referitoare la vehiculele verificate sunt comunicate Comisiei în conformitate cu articolul 20 alineatul (1).

#### Articolul 6

##### **Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc**

Pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a), (b) și (c), statele membre asigură introducerea în sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc instituit în temeiul articolului 9 din Directiva 2006/22/CE a informațiilor privind numărul și gravitatea deficiențelor, stabilite în anexa II și, după caz, în anexa III, constatate la vehiculele exploatate de întreprinderi individuale. Pentru a atribui fiecărei întreprinderi un profil de risc, statele membre pot folosi criteriile stabilite în anexa I. Aceste informații se utilizează pentru verificarea mai riguroasă și mai frecventă a întreprinderilor cu un grad de risc ridicat. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc este administrat de autoritățile competente din statele membre.

În vederea punerii în aplicare a primului paragraf, statul membru de înmatriculare folosește informația primită de la alte state membre în temeiul articolului 18 alineatul (1).

Statele membre pot permite inspecții tehnice suplimentare voluntare. Informațiile privind conformitatea cu cerințele tehnice aferente circulației pe drumurile publice obținute din inspecțiile voluntare pot fi avute în vedere pentru a îmbunătăți profilul de risc al unei întreprinderi.

#### Articolul 7

##### **Responsabilități**

(1) Statele membre solicită ca certificatul de inspecție tehnică aferent celei mai recente inspecții tehnice periodice sau o copie a acestuia sau, în cazul unui certificat de inspecție tehnică electronic, o copie certificată a certificatului sau un original al acestuia și raportul întocmit cu ocazia celui mai recent control tehnic în trafic să fie păstrate la bordul vehiculului, dacă sunt disponibile. Statele membre pot permite autorităților lor să accepte dovezi electronice ale unor astfel de inspecții, atunci când informații în acest sens sunt accesibile.

(2) Statele membre solicită întreprinderilor și conducătorilor unui vehicul supus unui control tehnic în trafic să coopereze cu inspectorii și să ofere acces la vehicul, la piesele acestuia și la întreaga documentația relevantă în scopul efectuării controlului.

(3) Statele membre se asigură că responsabilitățile întreprinderilor de a-și menține vehiculele într-o stare de siguranță și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice sunt definite, fără a aduce atingere responsabilităților conducătorilor acestor vehicule.

#### Articolul 8

##### **Inspectorii**

(1) Inspectorii se abțin de la orice fel de discriminare pe considerente care țin de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare ori de punerea în circulație a vehiculului atunci când selectează vehiculul pentru un control tehnic în trafic și când efectuează controlul.

(2) Atunci când efectuează un control tehnic în trafic, inspectorul este liber de orice conflict de interese care ar putea influența imparțialitatea și obiectivitatea deciziilor sale.

(3) Recompensa pentru inspectorii nu este direct legată de rezultatele controalelor tehnice în trafic inițiale sau mai detaliate.

(4) Controalele tehnice în trafic mai detaliate sunt efectuate de inspectorii care îndeplinesc cerințele minime de competență și de formare stabilite la articolul 13 și în anexa IV din Directiva 2014/45/UE. Statele membre pot să prevadă ca inspectorii care efectuează controale în facilități de control tehnic în trafic desemnate sau care utilizează unități de control mobile să îndeplinească aceste cerințe sau cerințe echivalente aprobate de autoritatea competentă.



## CAPITOLUL III

## PROCEDURILE DE CONTROL

## Articolul 9

**Selectarea vehiculelor pentru controlul tehnic inițial în trafic**

Atunci când identifică vehicule care urmează a fi supuse unui control tehnic în trafic inițial, inspectorii pot alege cu prioritate vehicule exploatate de întreprinderi cu un profil de risc ridicat, astfel cum se menționează în Directiva 2006/22/CE. Vehiculele pot fi selectate pentru control și aleatoriu sau atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră sau pentru mediu.

## Articolul 10

**Conținutul și metodele controalelor tehnice în trafic**

(1) Statele membre se asigură că vehiculele selectate în conformitate cu articolul 9 sunt supuse unui control tehnic în trafic inițial.

La fiecare control tehnic în trafic inițial al unui vehicul, inspectorul:

- (a) verifică cel mai recent certificat de inspecție tehnică și cel mai recent raport de control tehnic în trafic, dacă sunt disponibile, păstrate la bord, sau dovezile electronice ale acestora în conformitate cu articolul 7 alineatul (1);
- (b) efectuează o evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului;
- (c) poate efectua o evaluare vizuală a arimării încărcăturii vehiculului în conformitate cu articolul 13;
- (d) poate efectua verificări tehnice prin orice metodă pe care o consideră adecvată. Aceste verificări tehnice se pot efectua pentru a justifica o decizie de a supune vehiculul unui control tehnic în trafic mai detaliat sau de a solicita ca deficiențele să fie remediate fără întârziere în conformitate cu articolul 14 alineatul (1).

Inspectorul verifică dacă toate deficiențele indicate în raportul de control tehnic în trafic anterior au fost remediate.

- (2) Pe baza rezultatului inspecției inițiale, inspectorul decide dacă vehiculul sau remorca acestuia ar trebui supuse unui control tehnic în trafic mai detaliat.
- (3) Un control tehnic în trafic mai detaliat acoperă elementele enumerate în anexa II care sunt considerate necesare și relevante, având în vedere în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a jantelor, a șasiului și a elementelor poluante și metodele recomandate aplicabile verificării acelor elemente.
- (4) În cazul în care un certificat de inspecție tehnică sau un raport de control tehnic în trafic demonstrează că în cursul ultimelor trei luni a fost controlat unul dintre elementele enumerate în anexa II, inspectorul nu controlează elementul respectiv, cu excepția cazurilor în care un astfel de control este justificat de existența unei deficiențe evidente.

## Articolul 11

**Instalațiile de control**

(1) Un control tehnic în trafic mai detaliat se efectuează cu ajutorul unei unități mobile de control sau al unei facilități de control tehnic în trafic desemnate sau într-un centru de inspecție astfel cum se menționează în Directiva 2014/45/UE.

(2) Dacă un control mai detaliat urmează să fie efectuat într-un centru de inspecție sau într-o facilitate de control tehnic în trafic desemnată, acesta trebuie efectuat cât mai curând posibil, în unul dintre cele mai apropiate centre sau în una dintre cele mai apropiate centre sau facilități practicabile.

(3) Unitățile mobile de control și facilitățile de control tehnic în trafic desemnate includ echipamente adecvate pentru efectuarea unui control tehnic în trafic mai detaliat, printre care echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a eficienței frânării, a direcției, a suspensiei și a elementelor poluante ale vehiculului, după caz. Atunci când unitățile mobile de control sau facilitățile de control tehnic în trafic desemnate nu includ echipamente necesare pentru verificarea unui element indicat la controlul inițial, vehiculul este trimis la un centru sau o facilitate de control la care se poate efectua o verificare detaliată a elementului respectiv.

#### Articolul 12

##### Clasificarea deficiențelor

(1) Pentru fiecare element care urmează să fie inspectat, în anexa II figurează o listă a posibilelor deficiențe și a gradului de lor gravitate care trebuie folosită în timpul controalelor tehnice în trafic.

(2) Deficiențele identificate pe parcursul controalelor tehnice în trafic ale vehiculelor se clasifică în una dintre următoarele categorii:

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

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

(c) deficiențe periculoase care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau au un impact asupra mediului.

(3) Un vehicul care prezintă deficiențe care se încadrează în mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele menționate la alineatul (2) este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la aceleași aspecte verificate, astfel cum sunt definite în domeniul de aplicare al controalelor menționate la punctul 1 din anexa II, poate fi clasificat în categoria următoare de gravitate a deficiențelor dacă se consideră că efectul combinat al acestor deficiențe generează un risc mai mare la adresa siguranței rutiere.

#### Articolul 13

##### Controlul arimării încărcăturii

(1) În cursul unui control tehnic în trafic, un vehicul poate fi supus unui control al arimării încărcăturii sale în conformitate cu anexa III, pentru a se asigura că încărcătura este arimată astfel încât să nu afecteze condusul în condiții de siguranță sau să nu reprezinte o amenințare pentru viață, sănătate, bunuri sau mediu. Pot fi efectuate controale pentru a se verifica dacă în cursul tuturor manevrelor executate în cursul exploatării vehiculului, inclusiv în cazul situațiilor de urgență sau al manevrelor de pornire în pantă:

— poziția încărcăturilor unele față de altele ori față de pereții vehiculului sau de alte suprafețe ale acestuia se poate modifica doar într-o măsură minimă; și

— încărcăturile nu pot să părăsească spațiul destinat mărfurilor sau să se deplaseze în afara suprafeței de încărcare.

(2) Fără a aduce atingere cerințelor aplicabile transportului anumitor categorii de bunuri, precum cele vizate de Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR)<sup>(1)</sup>, arimarea încărcăturii și controlul arimării încărcăturii se pot efectua în conformitate cu principiile și, după caz, cu standardele stipulate în secțiunea I din anexa III. Se poate utiliza cea mai recentă versiune a standardelor stipulate în secțiunea I punctul 5 din anexa III.

<sup>(1)</sup> Transpus prin Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13), astfel cum a fost modificată, printre altele, prin Directiva 2012/45/UE a Comisiei (JO L 332, 4.12.2012, p. 18).

(3) Procedurile referitoare la măsurile subsecvente, menționate la articolul 14, se pot aplica, de asemenea, în cazul unor deficiențe majore sau periculoase legate de arimarea încărcăturii.

(4) Statele membre dispun ca personalul implicat în controalele legate de arimarea încărcăturii să beneficieze de o formare adecvată în acest sens.

#### Articolul 14

##### **Măsuri subsecvente în cazul identificării unor deficiențe majore sau periculoase**

(1) Fără a aduce atingere articolului 14 alineatul (3), statele membre dispun ca orice deficiență majoră sau periculoasă identificată în cursul unui control inițial sau al unuia mai detaliat să fie rectificată înainte ca vehiculul să fie folosit pe drumurile publice.

(2) Inspectorul poate decide ca vehiculul să fie supus unei inspecții tehnice complete într-un termen specificat dacă acesta este înmatriculat în statul membru în care s-a desfășurat controlul tehnic în trafic. Dacă vehiculul este înmatriculat într-un alt stat membru, autoritatea competentă poate solicita autorității competente din acest alt stat membru în cauză, prin intermediul punctelor de contact menționate la articolul 17, să efectueze o nouă inspecție tehnică a acestui vehicul conform procedurii stabilite la articolul 18 alineatul (2). Atunci când se constată deficiențe majore sau periculoase la un vehicul înmatriculat în afara Uniunii, statele membre pot decide să informeze autoritatea competentă a țării în care a fost înmatriculat vehiculul.

(3) În cazul oricăror deficiențe care necesită remedierea promptă sau imediată, ca urmare a oricărui risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere, statul membru sau autoritatea competentă în cauză dispun restricționarea sau interzicerea utilizării vehiculului respectiv până la remedierea acestor deficiențe. Utilizarea unui astfel de vehicul poate fi permisă în scopul deplasării lui până la unul dintre cele mai apropiate ateliere unde pot fi reparate aceste deficiențe, cu condiția ca deficiențele periculoase în cauză să fi fost remediate în așa fel încât să îi permită să ajungă la atelierul respectiv și să nu existe niciun risc imediat pentru siguranța ocupanților săi sau a altor participanți la traficul rutier. În cazul deficiențelor care nu necesită remedierea imediată, statul membru sau autoritatea competentă în cauză poate stabili condițiile și intervalul de timp rezonabil în care poate fi folosit vehiculul înainte de remedierea deficienței.

Atunci când nu poate fi reparat astfel încât să poată ajunge până la atelier, vehiculul poate fi dus într-un loc disponibil în care poate fi reparat.

#### Articolul 15

##### **Taxele de control**

Atunci când, în urma unui control mai detaliat, au fost identificate deficiențe, statele membre pot solicita plata unei taxe rezonabile și proporționale care ar trebui să fie corelată cu costul efectuării respectivului control.

#### Articolul 16

##### **Raportul controlului și bazele de date privind controalele tehnice în trafic**

(1) Pentru fiecare control tehnic în trafic inițial efectuat se comunică autorității competente următoarele informații:

(a) țara în care a fost înmatriculat vehiculul;

(b) categoria vehiculului;

(c) rezultatul controlului tehnic în trafic inițial.

(2) La încheierea unui control mai detaliat, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa IV. Statele membre asigură primirea de către conducătorul auto al vehiculului a unei copii a raportului controlului.

(3) Inspectorul comunică autorității competente rezultatele controalelor tehnice în trafic mai detaliate într-un interval de timp rezonabil de la inspecția respectivă. Autoritatea competentă păstrează aceste informații în conformitate cu legislația aplicabilă privind protecția datelor timp de cel puțin 36 de luni de la data primirii lor.

## CAPITOLUL IV

**COOPERARE ȘI SCHIMB DE INFORMAȚII***Articolul 17***Desemnarea unui punct de contact**

- (1) Statele membre desemnează un punct de contact care:
- asigură coordonarea cu punctele de contact desemnate de alte state membre în ceea ce privește acțiunile întreprinse în temeiul articolului 18;
  - transmite Comisiei datele menționate la articolul 20;
  - asigură, după caz, orice alt schimb de informații și oferă asistență punctelor de contact ale altor state membre.
- (2) Statele membre transmit Comisiei numele și datele de contact ale punctului lor național de contact până la 20 mai 2015 și o informează de îndată cu privire la orice modificare apărută. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact și o transmite statelor membre.

*Articolul 18***Cooperarea dintre statele membre**

- (1) Atunci când se identifică deficiențe majore sau periculoase sau deficiențe care duc la o restricționare sau la o interdicție de a utiliza vehiculul, la un vehicul care nu este înmatriculat în statul membru unde are loc controlul, punctul de contact notifică rezultatele controlului respectiv punctului de contact din statul membru de înmatriculare a vehiculului. Această notificare conține elementele raportului de control tehnic în trafic, conform anexei IV, și este comunicată, de preferat, prin intermediul registrului electronic național menționat la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2), norme detaliate privind procedurile de notificare a vehiculelor care prezintă deficiențe majore sau periculoase punctului de contact al statului membru de înmatriculare.
- (2) Atunci când se găsesc deficiențe majore sau periculoase la un vehicul, punctul de contact al statului membru în care a fost controlat vehiculul poate solicita autorității competente din statul membru în care este înmatriculat vehiculul, prin intermediul punctului de contact din acest stat membru, să ia măsurile subsecvente corespunzătoare, cum ar fi supunerea vehiculului unei noi inspecții tehnice astfel cum se prevede la articolul 14.

*Articolul 19***Controale tehnice în trafic concertate**

Anual, statele membre întreprind, în mod regulat, activități de control tehnic în trafic concertate. Statele membre pot combina aceste activități cu cele stabilite la articolul 5 din Directiva 2006/22/CE.

*Articolul 20***Comunicarea de informații către Comisie**

- (1) Înainte de 31 martie 2021 și, ulterior, din doi în doi ani înainte de 31 martie, statele membre comunică prin mijloace electronice Comisiei datele colectate referitoare la ultimii doi ani calendaristici și referitoare la vehiculele controlate pe teritoriul lor. Respectivele date indică:
- (a) numărul de vehicule controlate;
  - (b) categoria de vehicule controlate;
  - (c) țara de înmatriculare a fiecărui vehicul controlat;

(d) în cazul controalelor mai detaliate, părțile verificate și elementele cu deficiențe, în conformitate cu punctul 10 din anexa IV.

Primul raport vizează o perioadă de doi ani începând de la 1 ianuarie 2019.

(2) Comisia adoptă norme detaliate, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2), referitoare la formatul în care datele menționate la alineatul (1) trebuie să fie comunicate prin mijloace electronice. Până la stabilirea acestor norme, se folosește formularul standard de raportare prevăzut în anexa V.

Comisia raportează datele colectate Parlamentului European și Consiliului.

## CAPITOLUL V

### ACTE DELEGATE ȘI ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE

#### Articolul 21

#### Actele delegate

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 22, în ceea ce privește:

- actualizarea, dacă este cazul, a articolului 2 alineatul (1) și a punctului 6 din anexa IV pentru a ține seama de schimbările categoriilor de vehicule rezultate din modificări ale legislației menționate la articolul respectiv, fără a afecta domeniul de aplicare al prezentei directive;
- actualizarea punctului 2 din anexa II în ceea ce privește metodele, în cazul în care metode de inspecție mai eficiente și mai eficace devin disponibile, fără a extinde lista elementelor care trebuie verificate;
- adaptarea punctului 2 din anexa II, în urma unei evaluări pozitive ale costurilor și beneficiilor implicate, în ceea ce privește lista elementelor de verificat, metodele de inspecție, motivele respingerii și evaluarea deficiențelor în cazul unei modificări a cerințelor obligatorii relevante pentru omologarea de tip din cadrul legislației Uniunii privind siguranța sau mediul.

#### Articolul 22

#### Exercitarea delegării de competențe

- (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 21 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 19 mai 2014. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu intervale de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 21 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 următoare datei publicării 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 21 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 23***Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de un Comitetul de inspecție tehnică, menționat în Directiva 2014/45/UE. 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 VI

**DISPOZIȚII FINALE***Articolul 24***Raportarea**

(1) Până la 20 mai 2016, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive. Raportul analizează, în special, efectele în privința ameliorării siguranței rutiere, precum și a costurilor și a beneficiilor eventualei includeri a categoriilor N<sub>1</sub> și O<sub>2</sub> în domeniul de aplicare al prezentei directive.

(2) Nu mai târziu de 20 mai 2022, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive, în special în ceea ce privește eficacitatea și armonizarea sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc, îndeosebi în definirea profilurilor de risc reciproc comparabile ale diferitelor întreprinderi în cauză. Raportul este însoțit de o evaluare de impact detaliată, care analizează costurile și beneficiile pe întreg teritoriul Uniunii. Evaluarea impactului este pusă la dispoziția Parlamentului European și a Consiliului cu cel puțin șase luni înainte de prezentarea oricărei propuneri legislative, după caz, de includere a noi categorii de vehicule în domeniul de aplicare al prezentei directive.

*Articolul 25***Sancțiuni**

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie efective, proporționale, cu efect de descurajare și nediscriminatorii.

*Articolul 26***Transpunere**

(1) Statele membre adoptă și publică, până la 20 mai 2017, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceste acte.

Statele membre aplică măsurile respective de la 20 mai 2018.

În ceea ce privește sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc menționat la articolul 6 din prezenta directivă, ele aplică măsurile respective de la 20 mai 2019.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc metodele de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor măsuri de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 27***Abrogare**

Directiva 2000/30/CE se abrogă cu începere de la 20 mai 2018.

*Articolul 28***Intrare în vigoare**

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

*Articolul 29***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

## ELEMENTE DE CLASIFICARE ÎN FUNCȚIE DE GRADUL DE RISC

Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc constituie baza unei selecții specifice a vehiculelor exploatare de întreprinderi cu un bilanț slab în privința respectării cerințelor de întreținere a vehiculelor și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice. Acesta ia în considerare rezultatele inspecțiilor tehnice periodice și pe cele ale controalelor tehnice în trafic deopotrivă.

Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc ține seama de următorii parametri la stabilirea unui grad de risc pentru întreprinderea în cauză:

- numărul de deficiențe;
- gravitatea deficiențelor;
- numărul de controale tehnice în trafic sau de inspecții tehnice periodice și voluntare;
- factorul timp.

1. Deficiențele sunt ponderate în funcție de gravitatea lor prin aplicarea următorilor factori de gravitate:

- deficiență periculoasă = 40;
- deficiență majoră = 10;
- deficiență minoră = 1.

2. Evoluția situației (unui vehicul al) unei întreprinderi se reflectă prin atribuirea unui factor de ponderare mai slab rezultatelor unei inspecții „mai vechi” (deficiențelor) decât cel atribuit celor mai „recente”, utilizând următorii factori:

- anul 1 = ultimele 12 luni = factorul 3;
- anul 2 = lunile 13-24 = factorul 2;
- anul 3 = lunile 25-36 = factorul 1.

Acest lucru se aplică doar la stabilirea clasificării globale în funcție de gradul de risc.

3. Clasificarea în funcție de gradul de risc se realizează cu ajutorul următoarelor formule:

(a) formula pentru clasificarea globală în funcție de gradul de risc:

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

unde

RR = punctajul global al clasificării în funcție de gradul de risc;

$D_{Yi}$  = totalul pentru defecțiunile din anul 1, 2, 3;

$D_{Y1}$  = ( $\#DD \times 40$ ) + ( $\#MaD \times 10$ ) + ( $\#MiD \times 1$ ) în anul 1;

$\#...$  = numărul de ...;



DD = deficiențe periculoase;

MaD = deficiențe majore;

MiD = deficiențe minore;

C = verificări (controale tehnice în trafic sau inspecții tehnice periodice și voluntare) în anul 1, 2, 3;

(b) formula pentru clasificarea anuală în funcție de gradul de risc:

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

unde

AR = punctajul anual de risc;

#... = numărul de ...;

DD = deficiențe periculoase;

MaD = deficiențe majore;

MiD = deficiențe minore;

C = verificări (controale tehnice în trafic sau inspecții tehnice periodice și voluntare).

Riscul anual trebuie utilizat pentru a evalua evoluția unei întreprinderi de-a lungul anilor.

Clasificarea întreprinderilor (vehiculelor) pe baza clasificării globale în funcție de gradul de risc se realizează astfel încât să se obțină următoarea distribuție în rândul întreprinderilor (vehiculelor) care fac obiectul clasificării:

— < 30 % risc scăzut;

— 30 %-80 % risc mediu;

— > 80 % risc ridicat.

---

## ANEXA II

## DOMENIUL DE APLICARE AL CONTROALELOR TEHNICE ÎN TRAFIC

## 1. ASPECTE VERIFICATE

0. Identificarea vehiculului
1. Echipamentul de frânare
2. Direcția
3. Vizibilitatea
4. Dispozitivele de iluminat și părțile 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 M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>

## 2. CERINȚE PRIVIND INSPECȚIILE

Elementele care pot fi verificate doar cu ajutorul echipamentelor sunt marcate cu E.

Elementele care pot fi verificate doar într-o oarecare măsură fără ajutorul echipamentelor sunt marcate cu +E.

În cazul în care o metodă de inspecție este indicată drept vizuală, aceasta înseamnă că, pe lângă examinarea vizuală a elementelor în cauză, inspectorul mai trebuie, după caz, să le manipuleze, să le evalueze zgomotul sau să se servească de oricare alte metode corespunzătoare de inspecție care nu implică folosirea de echipament.

Controalele tehnice în trafic pot cuprinde elementele enumerate în tabelul 1, care include metodele recomandate de inspecție care ar trebui să fie utilizate. Nimic din prezenta anexă nu împiedică un inspector să utilizeze echipament suplimentar, după caz, precum un elevator sau un canal.

Inspecțiile se desfășoară cu ajutorul tehnicilor și echipamentelor disponibile în prezent și fără a se folosi unelte pentru a demonta sau îndepărta diferite părți ale vehiculului. Inspecția mai poate include, de asemenea, o verificare a faptului că piesele și componentele vehiculului respectă cerințele de siguranță și de mediu obligatorii care erau 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 prevăzute în prezenta anexă, inspecția se desfășoară în conformitate cu metodele de inspecție recomandate acceptate de autoritățile competente.

„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.

### 3. CONȚINUTUL INSPECȚIEI ȘI METODELE APLICATE, EVALUAREA DEFICIENȚELOR VEHICULELOR

Controlul acoperă elementele care sunt considerate necesare și relevante, luând în considerare în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a roților, a șasiurilor, precum și elementele poluante și metodele recomandate enumerate în tabelul următor.

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

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

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI					
0.1. Plăcuțele cu numărul de înmatriculare (dacă sunt obligatorii <sup>1)</sup> )	Inspecție vizuală	(a) Plăcuță (plăcuțe) de înmatriculare absentă (absente) sau fixată (fixate) atât de nesigur încât riscă să cadă		X	
		(b) Număr absent sau ilizibil		X	
		(c) Neconforme cu documentele vehiculului sau cu registrele		X	
0.2. Identificarea/numărul de șasiu/numărul de serie ale vehiculului	Inspecție vizuală	(a) Absent 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. SISTEMUL DE FRÂNARE					
1.1. Starea mecanică și funcționare					
1.1.1. Pivotal pedalei frânei de serviciu/axul levierului manual	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare  <i>Notă:</i> Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Pivotal prea strâns		X	
		(b) Uzură sau joc excesiv		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.2. Starea pedalei/levierului manual și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare  <i>Notă:</i> Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă  Frâna nu poate fi acționată complet sau este blocată		X	X
		(b) Degajare incorectă a comenzii de frână  Funcționalitatea este afectată	X	X	
		(c) Cauciucul antiderapant de pe pedala de frână absent, insuficient fixat sau tocit		X	
1.1.3. Pompa de vacuum sau compresorul și rezervoarele	Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru. Se verifică timpul necesar de formare a vidului sau a presiunii aerului pentru atingerea valorii de operare sigure și funcționarea dispozitivului de avertizare, a supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de siguranță	(a) Presiune/vid insuficient pentru asigurarea a cel puțin patru acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (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 <sup>1</sup>		X	
		(c) Supapa de protecție multicircuit sau supapa de decompresie nu funcționează		X	
		(d) Lipsă a etanșeității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile auditiv		X	
		(e) Deteriorare externă care poate afecta funcționarea sistemului de frânare  Nivelul de performanță a frânei secundare nu este respectat		X	X
1.1.4. Manometrul sau indicatorul pentru presiune scăzută	Verificare prin acționare	Funcționare defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută sau a manometrului	X		
		Este imposibilă identificarea presiunii mici		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.5. Supapa de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	(a) Supapă fisurată, deteriorată sau uzată excesiv		X	
		(b) Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură		X	
		(c) Conexiuni insuficient fixate sau lipsa etanșeității în sistem		X	
		(d) Funcționare nesatisfăcătoare		X	
1.1.6. Activator frână de staționare, levier de comandă, mecanism cu clichet frână de staționare, frână de staționare electronică	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	(a) Sistemul de blocare al mecanismului cu clichet funcționează necorespunzător		X	
		(b) Uzură a axului levierului sau a mecanismului cu clichet Uzură excesivă	X		X
		(c) Cursă prea mare a levierului, 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 acționării sistemului de frânare	(a) Supape deteriorate 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 sau supapă cu etanșare automată defecte Funcționalitatea este afectată	X		X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(b) Ventil de închidere sau supapă prost fixată sau montată necorespunzător  Funcționalitatea este afectată	X	X	
		(c) Pierderi excesive de aer  Funcționalitatea este afectată		X	X
		(d) Funcționare defectuoasă  Funcționarea 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) Dispozitivul de purjare nu funcționează		X	
		(c) Rezervor prost fixat sau montat necorespunzător		X	
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (pentru sisteme hidraulice)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării 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

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(e) Capacul de la rezervorul cilindrului principal lipsește	X		
		(f) Martorul lichidului de frână aprins sau defect	X		
		(g) Funcționare incorectă a dispozitivului de avertizare în cazul unui nivel insuficient de lichid de frână	X		
1.1.11. Conducte de frână rigide	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere			X
		(b) Lipsa etanșeității conductelor sau a racordurilor (la sistemele de frânare pneumatice)		X	
		Lipsa etanșeității conductelor sau a racordurilor (la sisteme de frânare hidraulice)			X
		(c) Conducte deteriorate sau excesiv de corodate		X	
		Afectează funcționarea frânelor ca urmare a blocajelor sau a riscului iminent de scurgere			X
		(d) Conducte plasate greșit	X		
		Risc de producere a unei avarii		X	
1.1.12. Furtunuri flexibile de frână	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării 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	X		
		Furtunuri deteriorate sau cu puncte de fricțiune		X	
		(c) Lipsa etanșeității furtunurilor sau a racordurilor (la sistemele de frânare pneumatice)		X	
		Lipsa etanșeității furtunurilor sau a racordurilor (la sistemele de frânare hidraulice)			X
		(d) Umflare exagerată a furtunului sub presiune		X	
		Cablu deteriorat			X
		(e) Porozitatea furtunurilor		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.13. Garnituri și plăcuțe de frână	Inspecție vizuală	(a) Garnituri sau plăcuțe excesiv de uzate (la nivelul marcajului minim)  Garnituri sau plăcuțe excesiv de uzate (marcajul minim nu este vizibil)		X	X
		(b) Garnituri sau plăcuțe ancrasate (cu ulei, unsoare etc.)  Funcționarea frânei este afectată		X	X
		(c) Garnituri sau plăcuțe lipsă sau montate în mod greșit			X
1.1.14. Tamburi și discuri de frână	Inspecție vizuală	(a) Tambur sau disc uzat  Tambur sau disc excesiv de zgâriat, crăpat, nesigur sau spart		X	X
		(b) Tambur sau disc ancrasat (cu ulei, unsoare etc.)  Funcționarea frânei este grav afectată		X	X
		(c) Tambur sau disc care lipsește			X
		(d) Platou spate nesigur		X	
1.1.15. Cabluri de frână, levier și conexiuni, tije de acționare	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării 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 fixată nesigur		X	
		(d) Ghid de cablu defect		X	
		(e) Restricționarea mișcării libere a elementelor sistemului de frânare		X	



Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.16. Servomotor frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(f) Mișcare anormală a pârgھیilor/cuplajului indicând reglarea incorectă sau uzura excesivă		X	
		(a) Servomotor frână fisurat sau deteriorat Funcționarea frânei este afectată		X	X
		(b) Servomotor frână neetanș Funcționarea frânei este afectată		X	X
		(c) Servomotor frână nesigur sau montat necorespunzător Funcționarea frânei este afectată		X	X
		(d) Servomotor frână excesiv de corodat Riscă să se fisureze		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) Înveliș de protecție contra prafului deteriorat Lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia	X	X	
1.1.17. Regulator automat al frânării în funcție de sarcină	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Cuplaj defect		X	
		(b) Cuplaj incorect reglat		X	
		(c) Blocarea sau nefuncționarea regulatorului (funcționare ABS) Blocarea sau nefuncționarea regulatorului		X	X
		(d) Lipsa regulatorului (dacă este necesar)			X
		(e) Lipsa plăcuței cu date	X		

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(f) Date ilizibile sau neconforme cu cerințele <sup>1</sup>	X		
1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocului	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 de încetinire (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie)	Inspecție vizuală	(a) Racorduri sau montări nesigure Funcționalitatea este afectată	X		X
		(b) Sistem defect în mod evident sau absent		X	
1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii	Deconectarea cuplării sistemului de frânare între vehiculul tractor și remorcă	Sistemul de frânare al remorcii 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 excesiv corodate, astfel încât afectează sistemul de frânare Funcționarea frânei este afectată		X	X
		(b) Pierderi de aer sau de antigel Funcționalitatea sistemului este afectată	X		X
		(c) Componente prost fixate sau montate în mod necorespunzător		X	
		(d) Modificare nesigură a oricărei componente <sup>3</sup> Funcționarea frânei este afectată		X	X
1.1.22. Racorduri diagnoză (dacă au fost prevăzute din construcție sau sunt obligatorii)	Inspecție vizuală	Absente		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
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 (E)	În timpul unei testări efectuate pe un aparat de testare frâne, frânele sunt acționate în mod progresiv până la puterea maximă	(a) Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți  Forță de frânare inexistentă pe una sau pe mai multe roți		X	X
		(b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 70 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă  Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 50 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte în cazul punților directoare		X	X
		(c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	
		(d) Întârziere anormală la frânarea oricăreia dintre roți		X	
		(e) Fluctuație excesivă a forței de frânare în cursul fiecărei turații complete a roții		X	
		1.2.2. Eficiență (E)	Testare efectuată pe un aparat de testare frâne la masa prezentată sau, dacă acest lucru nu este posibil din considerente tehnice, cu vehiculul în mișcare, utilizându-se un instrument de înregistrare a decelării <sup>(1)</sup>	Coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori <sup>(2)</sup> :  Categoriile M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> și M <sub>3</sub> : 50 % <sup>(3)</sup>  Categororia N <sub>1</sub> : 45 %  Categoriile N <sub>2</sub> și N <sub>3</sub> : 43 % <sup>(4)</sup>  Categoriile O <sub>3</sub> și O <sub>4</sub> : 40 % <sup>(5)</sup>  Mai puțin de 50 % din valorile de mai sus atinse	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) (dacă este acționată printr-un sistem separat)					
1.3.1. Performanță (E)	Dacă sistemul de frânare secundar este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1	(a) Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți  Forță de frânare inexistentă pe una sau pe mai multe roți		X	X
		(b) Forța de frânare a oricăreia dintre roți este mai mică de 70 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă  Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 50 % din forța maximă 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 (E)	Dacă sistemul de frânare secundar este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.2	Forța de frânare mai mică de 50 % <sup>(6)</sup> din performanța prevăzută a frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2 în raport cu masa maximă autorizată  Mai mică de 50 % din valorile forței de frânare de mai sus atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării		X	X
1.4. Performanța și eficiența frânei de staționare					
1.4.1. Performanță (E)	A se acționa frâna în timpul unei testări pe un aparat de testare frâne	Frână nefuncțională pe o parte sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă  Mai mică de 50 % din valorile forței de frânare menționate la punctul 1.4.2 atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.4.2. Eficiență (E)	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	Pentru toate categoriile de vehicule, un coeficient de frânare de cel puțin 16 % în raport cu masa maximă autorizată sau, pentru autovehicule, de cel puțin 12 % în raport cu masa maximă combinată autorizată a vehiculului, luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare  Mai mică de 50 % din valorile coeficienților de frânare de mai sus atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării		X	X
1.5. Performanța frânei de încetinire	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, verificări destinate să stabilească dacă sistemul funcționează	(a) Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemelor de frânare pe evacuare)		X	
		(b) Sistemul nu funcționează		X	
1.6. Sistem de frânare cu anti-blocare (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 din roată sunt absenți sau deteriorați		X	
		(d) Instalație electrică deteriorată		X	
		(e) Alte componente sunt absente sau deteriorate		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
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	
		(d) Conectorul între vehiculul tractor și remorcă incompatibil sau lipsă			X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
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	Inspecția vizuală a modului de funcționare a mecanismului de direcție în timp ce volanul este rotit	(a) Palierul arborelui răsucit sau caneluri uzate Funcționalitatea este afectată		X	X
		(b) Palierul arborelui excesiv de uzat Funcționalitatea este afectată		X	X
		(c) Mișcare excesivă a palierului arborelui Funcționalitatea este afectată		X	X
		(d) Lipsa etanșeității Formare de picături		X	X
2.1.2. Fixarea cassettei de direcție	Inspecția vizuală a modului de fixare a cassettei de direcție pe șasiu în timp ce volanul este rotit în sensul acelor de ceasornic și în sens invers	(a) Fixarea necorespunzătoare a cassettei de direcție Fixare periculos de slăbită sau joc relativ vizibil față de șasiu/caroserie		X	X
		(b) Găuri de fixare în șasiu ovalizate Fixare foarte defectuoasă		X	X
		(c) Șuruburile de fixare absente sau rupte Fixare foarte defectuoasă		X	X
		(d) Caseta de direcție spartă Stabilitatea sau fixarea cassettei este afectată		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
2.1.3. Starea conexiunilor sistemului de direcție	Inspecția vizuală a componentelor sistemului de direcție în timp ce volanul este rotit în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pentru identificarea gradului de uzură și a fisurilor și pentru a evalua gradul de siguranță	(a) Mișcare relativă între componente care ar trebui să fie fixe  Mișcare excesivă sau risc de desprindere		X	X
		(b) Uzură excesivă a articulațiilor  Risc foarte mare de desprindere		X	X
		(c) Componente sparte sau deformate  Afectează funcționarea		X	X
		(d) Absența dispozitivelor de blocare		X	
		(e) Aliniere greșită a componentelor (de exemplu, bara de conexiune sau bara de comandă a direcției)		X	
		(f) Modificare nesigură <sup>3</sup>  Afectează funcționarea		X	X
		(g) Învelișul de protecție contra prafului stricat sau deteriorat  Învelișul de protecție contra prafului absent sau deteriorat excesiv	X		X
2.1.4. Funcționare conexiunilor sistemului de direcție	Inspecția vizuală a componentelor sistemului de direcție în timp ce volanul este rotit cu roțile pe sol și cu motorul pornit (servodirecție) în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pentru identificarea gradului de uzură și a fisurilor și pentru a evalua gradul de siguranță	(a) La acționarea sistemului de direcție se produce ciocnirea cu un element fix al șasiului		X	
		(b) Limitatoarele de cursă nu funcționează sau lipsesc		X	
2.1.5. Servodirecție	Se verifică sistemul de direcție în ceea ce privește etanșeitățile și nivelul lichidului de frână din rezervor (dacă este vizibil). Cu roțile pe sol și cu motorul pornit, se verifică dacă sistemul de servodirecție funcționează	(a) Scurgere de lichid		X	
		(b) Cantitate insuficientă de lichid (sub marcajul MIN)  Capacitate a rezervorului insuficientă		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(c) Mecanismul nu funcționează Direcția este afectată		X	X
		(d) Mecanism crăpat sau nesigur Direcția este afectată		X	X
		(e) Aliniere necorespunzătoare sau ciocnirea componentelor Direcția este afectată		X	X
		(f) Modificare nesigură <sup>3</sup> Direcția este afectată		X	X
		(g) Cabluri/furtunuri deteriorate, corodate excesiv Direcția este afectată		X	X

## 2.2. Volanul, coloana și bara de direcție

2.2.1. Starea volanului	Cu roțile pe sol, se împinge și se trage volanul în linie cu coloana, se împinge volanul în diferite direcții perpendiculare pe coloană. Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor universale	(a) Mișcare relativă între volan și coloana de direcție, indicând o fixare insuficientă Risc foarte mare de desprindere		X	X
		(b) Lipsa dispozitivului de reținere pe butucul volanului Risc foarte mare de desprindere		X	X
		(c) Butucul, coroana sau spițele volanului fisurate sau prost fixate Risc foarte mare de desprindere		X	X
		(d) Modificare nesigură <sup>3</sup>		X	



Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
2.2.2. Coloană de direcție și amortizoare de direcție	Se împinge și se trage volanul în linie cu coloana, se împinge volanul în diferite direcții perpendiculare pe coloană. Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor universale	(a) Joc excesiv al centrului volanului în sus sau în jos		X	
		(b) Joc excesiv radial al centrului volanului în raport cu coloana		X	
		(c) Cuplaj flexibil deteriorat		X	
		(d) Fixare defectuoasă Risc foarte mare de desprindere		X	X
		(e) Modificare nesigură <sup>3</sup>			X
2.3. Joc direcție	Cu motorul în funcțiune pentru vehiculele cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se învârtă ușor volanul în sensul acelor de ceasornic și în sens 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 <sup>1</sup>  Siguranța este afectată		X	X
2.4. Aliniament roți (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală	Roți în mod evident nealiniat  Deplasarea în linie dreaptă afectată; stabilitatea direcțională afectată	X	X	
2.5. Platformă cu punte directoare pentru 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 afectată; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		(c) Fixare defectuoasă  Fixare foarte defectuoasă		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
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 indică o funcționare defectuoasă a sistemului		X	
		(b) Nefuncționarea asistenței electrice		X	
		(c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
3. VIZIBILITATE					
3.1. Câmpul vizual	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)	X		
		Suprafața de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile		X	
3.2. Starea geamurilor	Inspecție vizuală	(a) Sticlă fisurată sau decolorată sau panou transparent (dacă este permis) (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz)	X		
		Zona de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile		X	
		(b) Sticlă sau panou transparent (inclusiv folie reflectorizantă sau ușor colorată) neconforme cu cerințele <sup>1</sup> (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz)	X		
		Suprafața de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile		X	
		(c) Sticlă sau panou transparent în stare inacceptabilă		X	
		Vizibilitatea în zona de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz grav afectată			X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
3.3. Oglinzi sau dispozitive retrovizoare	Inspecție vizuală	(a) Oglindă sau dispozitiv lipsă sau nemontat în conformitate cu cerințele <sup>1</sup> (există cel puțin două dispozitive retrovizoare)  Mai puțin de două dispozitive retrovizoare disponibile	X		
		(b) Oglindă sau dispozitiv deteriorat sau insuficient fixat  Oglindă sau dispozitiv nefuncțional, grav deteriorat, nesigur sau insuficient fixat	X	X	
		(c) Câmp vizual necesar neacoperit		X	
3.4. Ștergătoare de parbriz	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Ștergătoarele nu funcționează sau lipsesc		X	
		(b) Lamelele de șters defecte  Lamelele de șters lipsesc sau sunt în mod evident defecte	X	X	
3.5 Spălătoare de parbriz	Inspecție vizuală și prin acționare	Spălătoarele nu funcționează corespunzător (lichidul de spălat lipsește, dar pompa funcționează sau jetul de apă nu este bine aliniat)  Spălătoarele nu funcționează	X		X
3.6. Sistem de dezaburire (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	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 prin acționare	(a) Lumină/sursă de lumină defectă sau lipsă (lumini/surse de lumină multiple; în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează)  Lumină/sursă de lumină unică; în cazul LED, vizibilitate foarte afectată	X		X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(b) Defecțiune ușoară a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)	X		
		Defecțiune gravă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)		X	
		(c) Lampă fixată nesigur		X	
4.1.2. Aliniere	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Aliniere greșită flagrantă a farurilor		X	
		(b) Sursă de lumină montată incorect			
4.1.3. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele <sup>1</sup> (număr de faruri iluminate concomitent)	X		
		Luminozitatea maximă admisă în partea din față este depășită		X	
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată		X	
4.1.4. Respectarea cerințelor <sup>1</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele <sup>1</sup>		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 prin acționare, dacă este posibil	(a) Dispozitivul nu funcționează		X	
		(b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto		X	
4.1.6. Dispozitiv de spălare a farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și prin acționare, dacă este posibil	Dispozitivul nu funcționează	X		
		În cazul lămpilor cu descărcare în gaze rarefiate		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.2. Lumini de poziție față și spate, lămpi laterale de gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi					
4.2.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă		X	
		(b) Dispersoare defecte		X	
		(c) Lampă fixată nesigur Risc foarte mare de desprindere	X		X
4.2.2. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>  Lămpile de poziție spate și lămpile laterale de gabarit pot fi oprite dacă farurile sunt aprinse		X	
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată		X	
4.2.3. Respectarea cerințelor <sup>1</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele <sup>1</sup>  Lumină roșie în față sau albă în spate; luminozitate puternic redusă	X		X
		(b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucționate, reducând luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise  Lumină roșie în față sau albă în spate; luminozitate puternic redusă	X		X
4.3. Lămpi de stop					
4.3.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă (surse multiple de lumină în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează)  Surse unice de lumină; în cazul LED, mai puțin de 2/3 funcționează  Nicio sursă de lumină nu funcționează	X		X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(b) Dispersor cu defecțiune ușoară (nu afectează lumina emisă)  Dispersoare cu defecțiuni grave (lumina emisă este afectată)	X	X	
		(c) Lampă fixată nesigur  Risc foarte mare de desprindere	X	X	
4.3.2. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>  Acționare întârziată  Complet nefuncțională	X	X	X
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată		X	
4.3.3. Respectarea cerințelor <sup>1</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele <sup>1</sup>  Lumină albă în spate; luminozitate puternic redusă	X	X	
4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avarie					
4.4.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă (sursă multiplă de lumină; în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează)  Sursă unică de lumină; în cazul LED, mai puțin de 2/3 funcționează	X	X	
		(b) Dispersor cu defecțiune ușoară (nu afectează lumina emisă)  Dispersoare cu defecțiuni mari (lumina emisă este afectată)	X	X	
		(c) Lampă fixată nesigur  Risc foarte mare de desprindere	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.4.2. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>  Complet nefuncțională	X	X	
4.4.3. Respectarea cerințelor <sup>1</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele <sup>1</sup>		X	
4.4.4. Frecvență semnal luminos	Inspecție vizuală și prin acționare	Frecvența semnalului luminos neconformă cu cerințele <sup>1</sup> (frecvența deviază cu peste 25 %)	X		
4.5. Lămpi de ceață față și spate					
4.5.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă (sursă multiplă de lumină; în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează)  Surse unice de lumină; în cazul LED, mai puțin de 2/3 funcționează	X	X	
		(b) Dispersor cu defecțiune ușoară (nu afectează lumina emisă)  Dispersoare cu defecțiuni grave (lumina emisă este afectată)	X	X	
		(c) Lampă fixată nesigur  Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus.	X	X	
4.5.2 Aliniere (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	Deviere a lămpii de ceață față de orientarea orizontală în momentul în care modelul de lumină are o linie de separare (linia de separare prea jos)  Linia de separare mai sus decât cea a farurilor în fază scurtă	X	X	
4.5.3. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>  Nefuncționare	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.5.4. Respectarea cerințelor <sup>1</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele <sup>1</sup>		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>	X		
4.6. Lămpi de marșarier					
4.6.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(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 <sup>1</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele <sup>1</sup>		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X	
4.6.3. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>  Lampa de marșarier se poate aprinde atunci când schimbătorul de viteză se află în altă poziție decât marșarier	X		X
4.7. Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate					
4.7.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate	X		
		(b) Sursă de lumină defectă (sursă de lumină multiplă)  Sursă de lumină defectă (sursă unică de lumină)	X		X
		(c) Lampă fixată nesigur  Risc foarte mare de desprindere	X		X



Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.7.2. Respectarea cerințelor <sup>1</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>	X		
4.8. Catadioptri, marcaje de vizibilitate (reflectorizante) și plăcuțe de marcaj spate					
4.8.1. Stare	Inspecție vizuală	(a) Echipament reflectorizant defect sau deteriorat Este afectată capacitatea de reflecție	X		
		(b) Reflector fixat nesigur Riscă să cadă	X		
4.8.2. Respectarea cerințelor <sup>1</sup>	Inspecție vizuală	Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconforme cu cerințele <sup>1</sup> Absenți sau reflectând culoarea roșie în față sau culoarea albă în spate		X	X
4.9. Martori obligatorii pentru echipamentul de iluminare					
4.9.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	Nu funcționează Nu funcționează pentru lumina de drum sau pentru lampa de ceață spate	X		X
4.9.2. Respectarea cerințelor <sup>1</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup>	X		
4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă	Inspecția vizuală: dacă este posibil, se examinează continuitatea electrică a conexiunii	(a) Componente fixe atașate nesigur Dulie cu fixare defectuoasă	X		X
		(b) Izolație stricată sau deteriorată Riscă să provoace un scurtcircuit	X		X
		(c) Funcționare necorespunzătoare a conexiunilor electrice ale remorcii sau ale vehiculului tractor Luminile de frână ale remorcii nu funcționează deloc		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.11. Cablaj electric	Inspecție vizuală, inclusiv (dacă este cazul) în interiorul compartimentului motor	(a) Cablaj nesigur sau securizat necorespunzător  Legături slăbite, contact cu margini ascuțite, risc de deconectare a conectorilor  Cablajul poate intra în contact cu piesele calde, cu piesele care se învârtesc sau cu solul, conectorii (piese necesare pentru frânare, direcție) debransați	X	X	X
		(b) Cablajul ușor deteriorat  Cablajul grav deteriorat  Cablaj extrem de deteriorat (elemente necesare pentru frânare, direcție)	X	X	X
		(c) Izolație stricată sau deteriorată  Riscă să provoace un scurtcircuit  Risc iminent de incendiu, de formare de scânteii	X	X	X
4.12. Catadioptri și lămpi facultative (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lampă/catadioptru nemontat(ă) în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>  Emiterea/reflectarea unei lumini roșii în față sau a unei lumini albe în spate	X	X	
		(b) Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>  Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă; emiterea unei lumini roșii în față sau a unei lumini albe în spate	X	X	
		(c) Lampă/catadioptru atașat nesigur  Risc foarte mare de desprindere	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.13. Baterie (baterii) de acumulatori	Inspecție vizuală	(a) Nesigură  Fixată necorespunzător; riscă să provoace un scurtcircuit	X		
		(b) Lipsă a etanșeității  Pierderi de substanțe periculoase	X		
		(c) Comutator defect (dacă este obligatoriu)		X	
		(d) Siguranțe defecte (dacă sunt obligatorii)		X	
		(e) Ventilație necorespunzătoare (dacă este obligatorie)		X	
5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE					
5.1. Punți					
5.1.1. Punți (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	(a) Punte fisurată sau deformată			X
		(b) Fixare nesigură pe vehicul  Stabilitate afectată, funcționalitate afectată: mișcare semnificativă față de dispozitivele de fixare		X	X
		(c) Modificare nesigură <sup>3</sup>  Stabilitate afectată, funcționalitate afectată, distanță față de alte piese ale vehiculului sau gardă la sol insuficientă		X	X
5.1.2. Fuzete (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților. Se aplică o forță verticală sau laterală la fiecare roată și se constată gradul de mișcare dintre fuzetă și raza axului	(a) Fuzetă fisurată			X
		(b) Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bușelor  Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		(c) Mișcare excesivă între fuzetă și puntea rigidă  Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(d) Joc al pivotului fuzetei în punte Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X	X
5.1.3. Rulmenți roată (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților. 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, blocat Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere		X	X
5.2. Jante și anvelope					
5.2.1. Butuc	Inspecție vizuală	(a) Prezon sau piuliță de fixare a roților absentă sau slăbită Fixare lipsă sau slabă în măsură să afecteze foarte grav siguranța rutieră		X	X
		(b) Butucul uzat sau deteriorat Butucul uzat sau deteriorat în așa măsură încât este afectată fixarea roților		X	X
5.2.2. Jante	Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal	(a) Fisură sau defect de sudură			X
		(b) Montare necorespunzătoare a inelelor de reținere a anvelopelor Riscă să cadă		X	X
		(c) Jantă deformată sau uzată excesiv Fixarea sigură pe butuc este afectată; fixarea sigură a anvelopei este afectată		X	X
		(d) Dimensiunea, proiectarea tehnică, compatibilitatea sau tipul jantei neconform cu cerințele <sup>1</sup> și afectează siguranța rutieră		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
5.2.3. Anvelope	Inspecție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi	(a) Dimensiunea anvelopei, indicele de încărcare, marca de omologare sau indicele de viteză neconforme cu cerințele <sup>1</sup> și susceptibile să afecteze siguranța rutieră  Indice de încărcare sau de 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 jumelate sunt de mărimi diferite		X	
		(c) Anvelopele de pe aceeași punte au o construcție diferită (radială/diagonală)		X	
		(d) Anvelope grav deteriorate sau tăiate  Corzi vizibile sau deteriorate		X	X
		(e) Indicatorul de uzură a profilului anvelopelor devine expus  Adâncimea profilului pneurilor neconformă cu cerințele <sup>1</sup>		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 <sup>1</sup>  Stratul de protecție a corzilor afectat		X	X
5.3. Sistemul de suspensie					
5.3.1. Arcuri și stabilizatori (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	(a) Arcuri atașate necorespunzător la șasiu sau punte  Mișcare relativă vizibilă, fixări foarte slăbite		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(b) O componentă a arcului deteriorată sau fisurată  Foaia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate		X	X
		(c) Lipsă arc  Foaia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate		X	X
		(d) Modificare nesigură <sup>3</sup>  Distanță insuficientă față de alte piese ale vehiculului; sistem de arcuri nefuncțional		X	X
5.3.2. Amortizoare	Inspecție vizuală	(a) Amortizoare fixate necorespunzător pe șasiu sau punte  Amortizor slăbit	X		
		(b) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșeitățe sau funcționare necorespunzătoare		X	
		(c) Amortizor absent		X	
5.3.3. Tuburi pentru arborele cardanic, brațe suspensie dreapta față, brațe triunghiulare și brațe de suspensie (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	(a) Fixare necorespunzătoare a componentei pe șasiu sau punte  Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		(b) Componentă deteriorată sau corodată excesiv  Stabilitatea unei componente afectată sau componentă ruptă		X	X
		(c) Modificare nesigură <sup>3</sup>  Distanță insuficientă față de alte piese ale vehiculului; sistem nefuncțional		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
5.3.4. Articulații suspensie (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	(a) Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bușelor sau a articulațiilor  Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		(b) Învelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav  Învelișul de protecție contra prafului absent sau rupt	X	X	
5.3.5. Suspensie pneumatică	Inspecție vizuală	(a) Sistem nefuncțional			X
		(b) Componente defecte, modificate sau deteriorate astfel încât afectează funcționarea sistemului  Funcționarea sistemului grav afectată		X	X
		(c) Răsuflare audibilă a sistemului		X	
		(d) Modificare nesigură		X	
6. ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU					
6.1. Șasiu sau cadru și accesorii					
6.1.1. Stare generală	Inspecție vizuală	(a) Ruptură sau deformare ușoară a lonjeroanelor sau a traverselor  Ruptură sau deformare gravă a lonjeroanelor sau a traverselor		X	X
		(b) Plăci de strângere sau legături nesigure  Majoritatea legăturilor slăbite; rezistență insuficientă a pieselor		X	X
		(c) Coroziune excesivă care afectează rigiditatea ansamblului  Rezistență insuficientă a pieselor		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.1.2. Țevi de evacuare și amortizoare de zgomot	Inspecție vizuală	(a) Sistem de evacuare nesigur sau neetanș		X	
		(b) Gazele pătrund în cabină sau în habitacul Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în auto-vehicul		X	X
6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)	Inspecție vizuală 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 absent sau ineficient Risc de incendiu; pierdere excesivă de materiale periculoase		X	X
		(c) Conducte uzate din cauza frecării Conducte deteriorate	X		X
		(d) Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire (dacă este obligatoriu)		X	
		(e) Risc de incendiu din cauza: — scurgerilor de combustibil; — rezervorului de combustibil sau sistemului de eșapament protejat necorespunzător; — stării compartimentului motorului.			X
		(f) Sistem GPL/GNC/GNL sau de hidrogen neconform cu cerințele, oricare dintre părțile sistemului este defectă <sup>1</sup>			X
6.1.4. Bare de protecție, dispozitive de protecție laterală și dispozitive de protecție anti-împănare	Inspecție vizuală	(a) Fixare incorectă sau deteriorare care poate cauza răniri la zgâriere sau contact Piese care riscă să cadă; funcționalitate grav afectată		X	X
		(b) Dispozitiv în mod evident neconform cu cerințele <sup>1</sup>		X	



Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.1.5. Suport pentru roata de rezervă (dacă este prevăzut din construcție)	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 (+E)	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) Componente deteriorate, defecte sau crăpate (în cazul în care nu sunt utilizate)  Componente deteriorate, defecte sau crăpate (dacă sunt în uz)		X	X
		(b) Uzură excesivă a unei componente  Peste limita de uzură		X	X
		(c) Fixare defectuoasă  Orice dispozitiv de cuplare slăbit, cu un risc foarte mare de desprindere		X	X
		(d) Lipsa ori funcționarea necorespunzătoare a dispozitivelor de siguranță		X	
		(e) Nefuncționarea oricărui indicator de cuplare		X	
		(f) Obstrucționarea plăcii cu numărul de înmatriculare sau a oricărei lămpi (atunci când nu sunt aprinse)  Placa cu numărul de înmatriculare ilizibilă (când nu este în uz)	X		X
		(g) Modificare nesigură <sup>3</sup> (piese auxiliare)  Modificare nesigură <sup>3</sup> (piese principale)		X	X
		(h) Cuplare prea slabă, incompatibilă sau dispozitiv de cuplare neconform cu cerințele			X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.1.7. Transmisie	Inspecție vizuală	(a) Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau absent  Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau lipsă, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav		X	X
		(b) Palieretele 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 fisurată sau nesigură  Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X	X
		(g) Învelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav  Învelișul de protecție contra prafului absent sau rupt	X	X	
		(h) Modificare ilegală a transmisiei		X	
6.1.8. Suport motor	Inspecție vizuală	Elemente de fixare deteriorate și avariate evident și grav  Elemente de fixare slăbite sau rupte		X	X
6.1.9 Performanța motorului (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Unitate de comandă modificată, afectând siguranța și/sau mediul		X	
		(b) Modificarea motorului, afectând siguranța și/sau mediul			X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.2. Cabină conducător auto și caroserie					
6.2.1. Stare	Inspecție vizuală	(a) Panou fixat necorespunzător sau deteriorat sau element care poate provoca răniri  Riscă să cadă		X	X
		(b) Montant nesigur  Stabilitate afectată		X	X
		(c) Permite pătrunderea emisiilor de gaze de la motor sau de evacuare  Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în auto-vehicul		X	X
		(d) Modificare nesigură <sup>3</sup>  Distanță insuficientă față de piesele care se învârtesc sau sunt în mișcare și față de carosabil		X	X
6.2.2. Montare	Inspecție vizuală	(a) Caroserie sau cabină nesigură  Stabilitate afectată		X	X
		(b) Caroserie/cabină centrată necorespunzător pe șasiu		X	
		(c) Fixare nesigură sau inexistentă a caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse și dacă este 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) Coroziune excesivă în punctele de fixare pe caroseria integrală  Stabilitate afectată		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor	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, balamale, dispozitiv de asigurare sau montant slăbit sau lipsă	X	X	
6.2.4. Podea	Inspecție vizuală	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 este mobil sau spătarul scaunului nu poate fi fixat		X	X
6.2.6. Alte scaune	Inspecție vizuală	(a) Scaune defecte sau nesigure (piese auxiliare)  Scaune defecte sau nesigure (piese principale)	X	X	
		(b) Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>  Numărul de scaune autorizat este depășit; dispunere neconformă cu autorizația	X	X	
6.2.7. Comenzi de conducere	Inspecție vizuală și prin acționare	Funcționare incorectă a oricărei comenzi necesare pentru funcționarea în siguranță a vehiculului  Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.2.8. Treptele cabinei	Inspecție vizuală	(a) Treaptă nesigură Stabilitate insuficientă	X		
		(b) Treaptă aflată într-o stare susceptibilă de a provoca utilizatorilor răniri		X	
6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare	Inspecție vizuală	(a) Fixarea altor instalații sau echipamente defectuoasă		X	
		(b) Accesorii sau echipamente neconforme cu cerințele <sup>1</sup> Piesele montate riscă să producă răniri; siguranța este afectată	X		X
		(c) Neetanșeitarea echipamentelor hidraulice Pierdere foarte mare de materiale periculoase	X		X
6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmproșcare	Inspecție vizuală	(a) Absente, slăbite sau foarte corodate Riscă să producă răniri; riscă să cadă	X		X
		(b) Distanță insuficientă față de anvelope/roți (dispozitivele antiîmproșcare) Distanță insuficientă față de anvelope/roți (apărători de noroi)	X		X
		(c) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup> Acoperire insuficientă a benzii de rulare a anvelopelor	X		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) Punctul de fixare deteriorat excesiv Stabilitate afectată		X	X
		(b) Fixarea slăbită		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.1.2. Starea centurilor de siguranță/cataramelor	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Centura de siguranță obligatorie absentă sau nemontată		X	
		(b) Centură de siguranță deteriorată Orice tăietură sau semn de supratensionare	X	X	
		(c) Centură de siguranță neconformă cu cerințele <sup>1</sup>		X	
		(d) Deteriorarea sau funcționarea incorectă a cataramei centurii de siguranță		X	
		(e) Deteriorarea sau funcționarea incorectă a retractoului 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 sarcinii cu vehiculul în cauză		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
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 în mod evident nefuncțional		X	
7.1.6. Sisteme SRS	Inspecție vizuală a MIL și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Martorul indicator de defecțiuni al SRS indică o funcționare defectuoasă a sistemului		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.2. Extinctor (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală	(a) Absent		X	
		(b) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup> Dacă este obligatoriu (de exemplu, pentru taxiuri, autobuze, autocare etc.)	X	X	
7.3. Încuietori și dispozitiv antifurt	Inspecție vizuală și prin acționare	(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) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală	(a) Absent sau incomplet	X		
		(b) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup>	X		
7.5. Trusă de prim ajutor (dacă este obligatorie) (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală	Lipsă, incompletă sau neconformă cu cerințele <sup>1</sup>	X		
7.6. Cală (cale) de roată (prisme) (dacă sunt obligatorii) (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală	Lipsă sau în stare precară, stabilitate insuficientă sau dimensiune prea mică		X	
7.7. Dispozitive de avertizare acustică	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Nu funcționează corespunzător Complet nefuncționale	X	X	
		(b) Comandă nesigură	X		
		(c) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup> Sunetul emis riscă să fie confundat cu cel al sirenelor oficiale	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.8. Vitezometru	Inspecție vizuală sau prin acționare în timpul unui control în trafic sau prin mijloace electronice	(a) Nemontat conform cerințelor <sup>1</sup> Lipsește (în cazul în care este prevăzut)	X		
		(b) Funcționare defectuoasă Nu funcționează deloc	X		
		(c) Insuficient iluminat Nu poate fi iluminat	X		
7.9. Tahograf (dacă este prevăzut din construcție/obligatoriu)	Inspecție vizuală	(a) Nemontat conform cerințelor <sup>1</sup>		X	
		(b) Nefuncțional		X	
		(c) Sigilii defecte sau absente		X	
		(d) Placă de instalare absentă, 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/necesar) (+E)	Inspecție vizuală și prin acționare dacă echipamentul este disponibil	(a) Nemontat conform cerințelor <sup>1</sup>		X	
		(b) Evident nefuncțional		X	
		(c) Limita de viteză incorect fixată (dacă este verificată)		X	
		(d) Sigilii defecte sau absente		X	
		(e) Placă lipsă sau ilizibilă		X	
		(f) Dimensiunea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare		X	



Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.11. Odometru (dacă este disponibil) (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Manipulare evidentă (fraudă) pentru a reduce kilometrajul sau pentru a reprezenta în mod greșit kilometrajul unui vehicul		X	
		(b) Nefuncționare evidentă		X	
7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC), dacă este prevăzut/obligatoriu (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Senzorii de viteză roată lipsă sau deteriorați		X	
		(b) Instalație electrică deteriorată		X	
		(c) Alte componente sunt absente sau deteriorate		X	
		(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. Zgomot					
8.1.1 Sistem de eliminare a zgomotului (+E)	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 emis de un vehicul staționar cu ajutorul unui sonometru)	(a) Nivelurile sonore depășesc nivelurile maxime permise de cerințe <sup>1</sup>		X	
		(b) O parte a sistemului de suprimare a zgomotului fixată necorespunzător, este deteriorată, montată incorect, lipsă sau alterată în mod evident și poate afecta nivelurile de zgomot  Risc foarte mare de desprindere		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 constructor este absent, modificat sau evident defect		X	
		(b) Scurgeri de gaze care ar afecta măsurătorile emisiilor		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(c) MIL nu urmează secvența corectă		X	
8.2.1.2. Emisii de gaze (E)	<p>— Pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro V <sup>(7)</sup>:</p> <p>Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele <sup>1</sup> sau citirea OBD. Testul țevii de eșapament 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 <sup>(8)</sup>:</p> <p>Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare conform cerințelor <sup>1</sup> sau prin citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe <sup>1</sup></p> <p>Măsurătorile nu se aplică în cazul motoarelor în doi timpi</p> <p>Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de testare</p>	(a) Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de constructor		X	
		(b) Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc:		X	
		(i) pentru vehiculele care nu sunt controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor:			
		— 4,5 %; sau			
		— 3,5 %, în funcție de data primei înmatriculări sau a primei utilizări, specificată în cerințe <sup>1</sup> ;			
		(ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor:			
— la ralanti: 0,5 %;					
— la turație ridicată la ralanti: 0,3 %;					
sau					
— la ralanti: 0,3 % <sup>(7)</sup> ;					
— la turație ridicată la ralanti: 0,2 %, în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe <sup>1</sup> .					
		(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 indică o funcționare defectuoasă semnificativă		X	
		(e) Măsurătorile prin teledetecție indică o neconformitate semnificativă		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8.2.2. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin compresie					
8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală	(a) Echipamentul de control al emisiilor instalat de constructor este absent sau în mod evident defect		X	
		(b) Scurgeri de gaze care ar afecta măsurătorile emisiilor		X	
		(c) MIL nu urmează secvența corectă		X	
		(d) Reactiv insuficient, după caz		X	
8.2.2.2. Opacitate  Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exonerate de această obligație	<p>— Pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro V <sup>(7)</sup>:</p> <p>Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD. Testul țevii de eșapament 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 <sup>(8)</sup>:</p> <p>Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe <sup>1</sup></p>	(a) Pentru vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe <sup>1</sup> , opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului aplicată pe vehicul		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	<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>	<p>(b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele <sup>1</sup> nu permit utilizarea valorilor de referință:</p> <p>— pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m<sup>-1</sup>;</p> <p>— pentru motoare supraalimentate: 3,0 m<sup>-1</sup>,</p> <p>sau, pentru vehiculele identificate în cerințe <sup>1</sup> sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe <sup>1</sup>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(9)</sup>;</p> <p>sau</p> <p>0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup>.</p>		X	
	<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 se purjează prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.</p>			X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	<p>Procedura de încercare:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>2. Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată complet, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim al pompei de injecție.</li> <li>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 constructor ori, 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>, trebuie să fie de cel puțin două secunde.</li> <li>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 încercare.</li> </ol>	(c) Măsurătorile prin teledetecție indică o neconformitate semnificativă		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	<p>5. Pentru a evita testările inutile, statele membre pot respinge vehicule 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 vehicule 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.</p> <p>Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de testare.</p>				
8.4. Alte elemente legate de mediu					
8.4.1. Scurgeri de lichide		<p>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</p> <p>Formare constantă de picături, care constituie un risc foarte mare</p>		X	X
9. INSPECȚII SUPLIMENTARE PRIVIND VEHICULELE DIN CATEGORIILE M <sub>2</sub> ȘI M <sub>3</sub> PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI					
9.1. Ușile					
9.1.1. Uși de intrare și ieșire	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Funcționare defectuoasă		X	
		(b) Stare deteriorată	X		
		Poate provoca răniri		X	
		(c) Comandă urgență defectă		X	
		(d) Comandă la distanță a ușilor sau dispozitive de avertizare defecte		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea 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		
		(c) Lipsa ciocanului pentru spart geamurile	X		
		(d) Acces blocat		X	
9.2. Sistem de dezaburire și degivrare (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Funcționare necorespunzătoare Afectează funcționarea în siguranță a vehiculului	X		
		(b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în auto-vehicul		X	X
		(c) Degivrare defectă (dacă este obligatorie)		X	
9.3. Sistem de ventilație și de încălzire (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Funcționare defectuoasă Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord	X		
		(b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în auto-vehicul		X	X
9.4. Scaune					
9.4.1. Scaune pentru călători (inclusiv scaune pentru personalul însoțitor și sisteme de siguranță pentru copii, atunci când este cazul)	Inspecție vizuală	Strapontine (dacă sunt permise) neautomate Blochează o ieșire de urgență	X		X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
9.4.2. Scaunul conducătorului auto (cerințe suplimentare)	Inspecție vizuală	(a) Dispozitive speciale defecte, cum ar fi protecția anti-reflexie  Câmpul vizual diminuat	X		
		(b) Protecție pentru conducătorul auto nesigură  Poate provoca răni	X	X	
9.5. Iluminatul interior și dispozitivele de ghidare (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală și prin activare	Dispozitiv defectuos  Nu funcționează deloc	X		X
9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare	Inspecție vizuală	(a) Podea nesigură  Stabilitate afectată		X	X
		(b) Bare sau mânere de susținere defecte  Fixate necorespunzător sau inutilizabile	X	X	
9.7. Scări și trepte	Inspecție vizuală și prin activare (atunci când este cazul)	(a) Stare deteriorată  Avariate  Stabilitate afectată	X	X	X
		(b) Funcționare necorespunzătoare a scărilor retractabile		X	
9.8. Sistem de comunicare cu călătorii (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală și prin acționare	Sistem defect  Nu funcționează deloc	X		X
9.9. Notificări (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală	(a) Notificări lipsă, eronate sau ilizibile  Informații false	X		X



Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
9.10. Cerințe privind transportul copiilor (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Ușile	Inspecție vizuală	Siguranța ușilor neconformă cu cerințele <sup>1</sup> privind acest tip de transport		X	
9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă	X		
9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Uși, rampe și lifturi	Inspecție vizuală și prin activare	(a) Funcționare defectuoasă Funcționarea în condiții de siguranță este afectată	X		
		(b) Stare deteriorată Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri	X		X
		(c) Comandă (comenzi) defectă (defecte) Funcționarea în condiții de siguranță este afectată	X		X
		(d) Dispozitiv(e) de avertizare defect(e) Nu funcționează deloc	X		X
9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant	Inspecție vizuală și prin activare, dacă este cazul	(a) Funcționare defectuoasă Funcționarea în condiții de siguranță este afectată	X		X
		(b) Stare deteriorată Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri	X		X
		(c) Comandă (comenzi) defectă (defecte) Funcționarea în condiții de siguranță este afectată	X		X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă		X	

- (<sup>1</sup>) Eficiența procentuală a frânării se calculează divizând efortul total de frânare obținut la aplicarea frânei cu greutatea vehiculului sau, în cazul semiremorcilor, cu suma maselor pe punte, și multiplicând apoi rezultatul cu 100.
- (<sup>2</sup>) Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive sunt incluse în scop de orientare.
- (<sup>3</sup>) 48 % pentru vehiculele neechipate cu ABS sau cu omologare de tip dinainte de 1 octombrie 1991.
- (<sup>4</sup>) 45 % pentru vehiculele înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă.
- (<sup>5</sup>) 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.
- (<sup>6</sup>) 2,2 m/s<sup>2</sup> pentru vehiculele din categoriile N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>.
- (<sup>7</sup>) 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.
- (<sup>8</sup>) 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).
- (<sup>9</sup>) Omologare de tip în conformitate cu limitele de la rândul B secțiunea 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE; 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.
- (<sup>10</sup>) Omologat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 2 (Euro 6). Omologare de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

- <sup>1</sup> „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.
- <sup>2</sup> X identifică elementele referitoare la starea vehiculului și la caracterul adecvat al utilizării acestuia pe carosabil, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică.
- <sup>3</sup> Modificare nesigură înseamnă o modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere a vehiculului sau cu efecte disproporționate asupra mediului.
- E Pentru verificarea acestui element trebuie utilizat un echipament.

## ANEXA III

**I. Principii de arimare a încărcăturii**

1. Arimarea încărcăturii suportă următoarele forțe care rezultă din accelerații/decelerații ale vehiculului:
  - în direcția de mers: de 0,8 ori greutatea încărcăturii; și
  - în direcție laterală: de 0,5 ori greutatea încărcăturii; și
  - împotriva direcției de mers: de 0,5 ori greutatea încărcăturii;
  - și, în general, trebuie să prevină înclinarea sau bascularea încărcăturii.
2. Distribuirea încărcăturii ia în considerare sarcinile maxime autorizate pe punte, precum și sarcinile minime necesare pe punte în limitele masei maxime autorizate a vehiculului, în conformitate cu dispozițiile legale privind greutatea și dimensiunile vehiculelor.
3. La arimarea încărcăturii se iau în considerare cerințele aplicabile pentru rezistența anumitor componente ale vehiculului, precum peretele frontal, peretele lateral, pereții din spate, stâlpii de susținere sau punctele de ancorare, atunci când aceste elemente se utilizează pentru arimarea încărcăturii.
4. Pentru arimarea încărcăturii se pot folosi una, mai multe sau o combinație între următoarele metode de arimare:
  - zăvorâre;
  - blocare (locală/generală);
  - ancorare directă;
  - frecare.
5. Standarde aplicabile:

Standardul	Obiect
— EN 12195-1	Calculul forțelor de ancorare
— EN 12640	Puncte de ancorare
— EN 12642	Rezistența structurii caroseriei vehiculului
— EN 12195-2	Chingi de ancorare fabricate din fibre artificiale
— EN 12195-3	Lațuri de ancorare
— EN 12195-4	Cabluri de ancorare din fibre de oțel
— ISO 1161, ISO 1496	Container ISO
— EN 283	Cutii mobile
— EN 12641	Prelate
— EUMOS 40511	Prăjini – stâlpi de susținere
— EUMOS 40509	Ambalaj de transport

## II. Inspecția arimării încărcăturii

### 1. Clasificarea deficiențelor

Deficiențele sunt clasificate în una dintre următoarele categorii de deficiențe:

- deficiențe minore: este vorba despre o deficiență minoră atunci când încărcătura a fost arimată în mod corespunzător, dar ar putea fi indicată o recomandare privind siguranța;
- deficiențe majore: este vorba despre o deficiență majoră în cazul în care încărcătura nu a fost arimată suficient de bine și este posibilă o deplasare sau o răsturnare a încărcăturii ori a unor părți din aceasta;
- deficiență periculoasă: este vorba despre o deficiență periculoasă atunci când siguranța traficului este amenințată de un pericol direct provocat de riscul de pierdere a încărcăturii sau a unei părți a acesteia, de un risc direct legat de încărcătură sau de punerea imediată în pericol a persoanelor.

Atunci când există mai multe deficiențe, transportul este clasificat în conformitate cu deficiența din grupul celor mai grave deficiențe. În cazul în care există mai multe deficiențe, având în vedere că este de așteptat ca efectele bazate pe o combinație a acestor deficiențe să se consolideze reciproc, transportul se clasifică în următoarea categorie de deficiențe ca gravitate.

### 2. Metodele de control

Metoda de control este o evaluare vizuală a utilizării adecvate a măsurilor corespunzătoare în măsura necesară pentru arimarea încărcăturii și/sau măsurarea forțelor de tensionare, calcularea eficienței arimării și verificarea certificatelor, după caz.

### 3. Clasificarea deficiențelor

Tabelul 1 stabilește norme care pot fi aplicate în cursul unui control al arimării încărcăturii pentru a se stabili dacă starea transportului este acceptabilă.

Clasificarea deficiențelor se determină, după caz, pe baza clasificărilor stabilite la punctul 1 din prezentul capitol.

Valorile precizate în tabelul 1 jos sunt orientative și ar trebui să fie considerate ca atare pentru determinarea categoriei de deficiență, având în vedere circumstanțele specifice – mai ales în funcție de natura încărcăturii – și la discreția inspectorului.

În cazul unui transport care intră sub incidența Directivei 95/50/CE a Consiliului <sup>(1)</sup>, se pot aplica cerințe mai specifice.

Tabelul 1

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
A	Ambalajul de transport nu permite arimarea adecvată a încărcăturii	La latitudinea inspectorului		
B	Una sau mai multe unități de încărcătură nu sunt poziționate corespunzător	La latitudinea inspectorului		
C	Vehiculul nu este adecvat încărcăturii (deficiență diferită de cele enumerate la punctul 10)	La latitudinea inspectorului		
D	Deficiențe evidente ale suprastructurii vehiculului (deficiență diferită de cele enumerate la punctul 10)	La latitudinea inspectorului		
10.	Caracterul adecvat al vehiculului			

<sup>(1)</sup> Directiva 95/50/CE a Consiliului din 6 octombrie 1995 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L 249, 17.10.1995, p. 35).

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
10.1.	Peretele frontal (dacă este utilizat pentru arimarea încărcăturii)			
10.1.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii sau deformată		x	
	Piesă fisurată, care poate afecta integritatea compartimentului de marfă			x
10.1.2.	Rezistență insuficientă (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		x	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			x
10.2.	Pereții laterali (dacă sunt utilizați pentru arimarea încărcăturii)			
10.2.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii, deformată, stare nesatisfăcătoare a balamalelor sau a dispozitivelor de închidere		x	
	Piesă fisurată; balamale sau dispozitive de închidere absente sau nefuncționale			x
10.2.2.	Rezistență insuficientă a suportului (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		x	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			x
10.2.3.	Panourile pereților laterali, stare nesatisfăcătoare		x	
	Piesă fisurată			x
10.3.	Peretele posterior (dacă este utilizat pentru arimarea încărcăturii)			
10.3.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii, deformată, stare nesatisfăcătoare a balamalelor sau a dispozitivelor de închidere		x	
	Piesă fisurată; balamale sau dispozitive de închidere absente sau nefuncționale			x
10.3.2.	Rezistență insuficientă (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		x	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			x
10.4.	Stâlpi de susținere (dacă sunt utilizați pentru arimarea încărcăturii)			
10.4.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii sau deformată ori fixată insuficient pe vehicul		x	
	Piesă fisurată; fixare instabilă pe vehicul			x
10.4.2.	Rezistență insuficientă sau deficiență de proiectare		x	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			x
10.5.	Puncte de ancorare (dacă sunt utilizate pentru arimarea încărcăturii)			
10.5.1.	Stare nesatisfăcătoare sau deficiență de proiectare		x	
	Nu poate rezista forțelor de ancorare necesare			x

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
10.5.2.	Număr insuficient Număr insuficient pentru a rezista forțelor de ancorare necesare		x	x
10.6.	Structuri speciale necesare (dacă sunt utilizate pentru arimarea încărcăturii)			
10.6.1.	Stare nesatisfăcătoare, deteriorată Piesă fisurată; nu poate rezista forțelor de reținere		x	x
10.6.2.	Inadecvate pentru încărcătura transportată Lipsă		x	x
10.7.	Podea (dacă este utilizată pentru arimarea încărcăturii)			
10.7.1.	Stare nesatisfăcătoare, deteriorată Piesă fisurată; Nu poate susține încărcătura		x	x
10.7.2.	Coeficient de încărcare insuficient Nu poate susține încărcătura		x	x
20.	Metode de arimare			
20.1.	Zăvorâre, blocare și ancorare directă			
20.1.1.	Arimarea directă a încărcăturii (blocare)			
20.1.1.1.	Distanță prea mare până la peretele frontal, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		x	x
20.1.1.2.	Distanță laterală prea mare până la peretele lateral, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		x	x
20.1.1.3.	Distanță prea mare până la peretele posterior, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		x	x
20.1.2.	Dispozitive de arimare precum șine pentru arimare, grinzi de arimare, plăci și pene de arimare în față, în lateral și în spate			
20.1.2.1.	Fixare necorespunzătoare pe vehicul Fixare insuficientă Nu pot rezista forțelor de reținere, slabe	x	x	x

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
20.1.2.2.	Fixare neadecvată	x		
	Fixare insuficientă		x	
	Complet ineficiente			x
20.1.2.3.	Echipamentul de arimare nu este suficient de adecvat		x	
	Echipamentul de arimare este complet inadecvat			x
20.1.2.4.	Metoda aleasă pentru arimarea ambalajului nu este optimă		x	
	Metoda aleasă este complet inadecvată			x
20.1.3.	Arimare directă cu plase și prelate			
20.1.3.1.	Starea plaselor și a prelatelor (eticheta lipsește/este deteriorată, însă dispozitivul se află încă în stare bună)	x		
	Dispozitivele de reținere a încărcăturii sunt deteriorate		x	
	Dispozitivele de reținere a încărcăturii sunt grav deteriorate și nu mai sunt adecvate pentru utilizare			x
20.1.3.2.	Rezistență insuficientă a plaselor și a prelatelor		x	
	Capacitate mai mică de 2/3 din forțele de reținere necesare			x
20.1.3.3.	Strângere insuficientă a plaselor și a prelatelor		x	
	Strângerea nu este capabilă să suporte 2/3 din forțele de reținere necesare			x
20.1.3.4.	Plasele și prelatele nu sunt suficient de adecvate pentru fixarea încărcăturii		x	
	Complet inadecvate			x
20.1.4.	Separarea și umplerea unităților de încărcare sau a spațiilor libere			
20.1.4.1.	Caracterul inadecvat al unității de separare și umplere		x	
	Separare sau spații libere prea mari			x
20.1.5.	Ancorarea directă (orizontală, transversală, diagonală, cu chingi și carabine de ancorare)			
20.1.5.1.	Forța de fixare necesară inadecvată		x	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			x
20.2.	Arimare prin frecare			
20.2.1.	Atingerea forței de reținere necesare			

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
20.2.1.1.	Forța de reținere necesară inadecvată Mai puțin de 2/3 din forța necesară		x	x
20.3.	Dispozitive utilizate de arimare a încărcăturii			
20.3.1.	Caracterul inadecvat al dispozitivelor de arimare a încărcăturii Dispozitiv complet inadecvat		x	x
20.3.2.	Eticheta (de exemplu, pe placă/remorca supusă testării) lipsește/este deteriorată, dar dispozitivul încă în stare bună Eticheta (de exemplu, pe placă/remorca supusă testării) lipsește/este deteriorată, dar dispozitivul este foarte deteriorat	x	x	
20.3.3.	Dispozitivele de arimare a încărcăturii sunt deteriorate Dispozitivele de arimare a încărcăturii sunt grav deteriorate și nu mai sunt adecvate pentru utilizare		x	x
20.3.4.	Trolii de ancorare incorect utilizate Trolii de ancorare defecte		x	x
20.3.5.	Utilizarea greșită a dispozitivelor de arimare a încărcăturii (de exemplu, absența apărătoarelor pentru margini) Utilizare defectuoasă a dispozitivelor de arimare a încărcăturii (de exemplu, noduri)		x	x
20.3.6.	Fixare inadecvată a dispozitivelor de reținere a încărcăturii Mai puțin de 2/3 din forța necesară		x	x
20.4.	Echipamente suplimentare (de exemplu, covorașe antiderapante, apărătoare pentru margini, glisiere)			
20.4.1.	Utilizarea unui echipament inadecvat Utilizarea de echipamente inadecvate sau defecte Utilizarea unor echipamente complet inadecvate	x	x	x
20.5.	Transportul de materiale vrac, ușoare și mobile			
20.5.1.	Materiale în vrac luate de vânt în cursul deplasării vehiculului pe carosabil care riscă să distragă atenția participanților la trafic Prezintă pericol pentru trafic		x	x
20.5.2.	Materiale în vrac care nu sunt fixate în mod adecvat Pierderea încărcăturii prezintă pericol pentru trafic		x	x



Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
20.5.3.	Bunuri ușoare neacoperite Pierderea încărcăturii prezintă pericol pentru trafic		x	x
20.6.	Transportul de lemn rotund			
20.6.1.	Materialul transportat (bușteni) este parțial mobil			x
20.6.2.	Forța de reținere a unității de încărcare inadecvată Mai puțin de 2/3 din forța necesară		x	x
30.	Încărcătură complet nearimată			x

## ANEXA IV

(față)

**MODEL DE RAPORT DE CONTROL TEHNIC ÎN TRAFIC MAI DETALIAT CUPRINZÂND O LISTĂ A PUNCTELOR CARE FAC OBIECTUL CONTROLULUI**

1. Locul controlului tehnic în trafic .....
2. Data .....
3. Ora .....
4. Simbolul de naționalitate și numărul de înmatriculare ale vehiculului .....
5. Identificarea vehiculului/NIV (numărul de identificare a vehiculului) .....
6. Categoria vehiculului
 

(a)	N <sub>2</sub> <sup>(a)</sup> (3,5-12 t)	<input type="checkbox"/>
(b)	N <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> (peste 12 t)	<input type="checkbox"/>
(c)	O <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> (3,5-10 t)	<input type="checkbox"/>
(d)	O <sub>4</sub> <sup>(a)</sup> (peste 10 t)	<input type="checkbox"/>
(e)	M <sub>2</sub> <sup>(a)</sup> [> 9 scaune <sup>(b)</sup> până la 5 t]	<input type="checkbox"/>
(f)	M <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> [> 9 scaune <sup>(b)</sup> peste 5 t]	<input type="checkbox"/>
(g)	T5	<input type="checkbox"/>
(h)	Alte categorii de vehicule: (precizați)	<input type="checkbox"/>
7. Citirea odometrului la momentul efectuării controlului
8. Întreprinderea care efectuează transportul
  - (a) Denumire și adresă .....
  - .....
  - (b) Numărul licenței comunitare<sup>(c)</sup> [Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009] .....
9. Numele conducătorului auto .....

## 10. Lista de control

	Verificat <sup>(d)</sup>	Neconform <sup>(e)</sup>
0. Identificare <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1. Sistemul de frânare <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Direcție <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Vizibilitate <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Punți, jante, anvelope, suspensie <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Șasiu și accesorii șasiu <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M <sub>2</sub> și M <sub>3</sub> <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Arimarea încărcăturii <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Rezultatul controlului		
Conform		<input type="checkbox"/>
Neconform		<input type="checkbox"/>
Interdicție sau restricție de utilizare a vehiculului, care prezintă deficiențe periculoase		<input type="checkbox"/>
12. Diverse/observații: .....		
13. Autoritatea/funcționarul sau inspectorul care a efectuat controlul		

Semnătura:

Autoritatea competentă/funcționarul sau inspectorul  
care a efectuat controlul

Conducătorul auto

.....

Observații:

- (a) Categoria de vehicule în conformitate cu articolul 2 din Directiva 2014/47/UE.  
 (b) Numărul de scaune, inclusiv scaunul conducătorului auto (elementul S.1 din certificatul de înmatriculare).  
 (c) Dacă informația este disponibilă.  
 (d) „Verificat” înseamnă că a fost verificat cel puțin unul sau mai multe dintre elementele de control din acest grup enumerate în anexa II sau III la Directiva 2014/47/UE și nu s-au constatat deficiențe ori s-au constatat doar deficiențe minore.  
 (e) Elemente neconforme cu deficiențe grave sau periculoase indicate pe verso.  
 (f) Metode de control al defecțiunilor și de clasificare a acestora în conformitate cu anexa II sau III la Directiva 2014/47/UE.

(verso)

0.	<b>IDENTIFICAREA VEHICULULUI</b>	1.1.17.	Regulator automat al frânării în funcție de sarcină	2.2.	Volan, coloană de direcție și bară de direcție	4.4.2.	Comutare
0.1.	Plăcuțe de înmatriculare	1.1.18.	Dispozitive și indicatori de reglare a jocului	2.2.1.	Starea volanului	4.4.3.	Conformitate cu cerințele
0.2.	Identificarea vehiculului/șasiu/număr de serie	1.1.19.	Frâna de încetinire (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie)	2.2.2.	Coloana de direcție și amortizoare de direcție	4.4.4.	Frecvență semnal luminos
1.	<b>SISTEMUL DE FRÂNARE</b>	1.1.20.	Acționarea automată a frânelor remorcii	2.3.	Joc direcție	4.5.	Lămpi de ceață față și spate
1.1.	Starea mecanică și funcționare	1.1.21.	Sistem de frânare complet	2.4.	Aliniament roți	4.5.1.	Stare și funcționare
1.1.1.	Pivotul pedalei frânei de serviciu	1.1.22.	Racorduri diagnoză	2.5.	Platformă cu punte directoare pentru remorci	4.5.2.	Aliniere
1.1.2.	Starea pedalei și cursa dispozitivului de acționare a frânei	1.1.23.	Frânare inerțială	2.6.	Servodirecție electronică (EPS)	4.5.3.	Comutare
1.1.3.	Pompa de vacuum sau compresorul și rezervoarele	1.2.	Performanța și eficiența frânei de serviciu	3.	<b>VIZIBILITATE</b>	4.5.4.	Conformitate cu cerințele
1.1.4.	Manometrul sau indicatorul pentru presiune scăzută	1.2.1.	Performanță	3.1.	Câmpul vizual	4.6.	Lămpi de marșarier
1.1.5.	Supapa de comandă a frânei cu acționare manuală	1.2.2.	Eficiență	3.2.	Starea geamurilor	4.6.1.	Stare și funcționare
1.1.6.	Activator frână de staționare, levier de comandă, mecanism cu clichet frână de staționare, frână de staționare electronică	1.3.	Performanța și eficiența frânei secundare (de urgentă)	3.3.	Oglinzile retrovizoare	4.6.2.	Conformitate cu cerințele
1.1.7.	Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, regulatoare de presiune)	1.3.1.	Performanță	3.4.	Ștergătoare de parbriz	4.6.3.	Comutare
1.1.8.	Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)	1.3.2.	Eficiență	3.5.	Spălătoare de parbriz	4.7.	Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate
1.1.9.	Acumulator, rezervor de presiune	1.4.	Performanța și eficiența frânei de staționare	3.6.	Sistem de dezaburire	4.7.1.	Stare și funcționare
1.1.10.	Servomecanism frână, cilindru principal (pentru sisteme hidraulice)	1.4.1.	Performanță	4.	<b>LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE, ECHIPAMENTE ELECTRICE</b>	4.7.2.	Conformitate cu cerințele
1.1.11.	Conducte de frână rigide	1.4.2.	Eficiență	4.1.	Faruri	4.8.	Catadioptri, marcaje de vizibilitate și plăcuțe de marcaj spate
1.1.12.	Furtunuri flexibile de frână	1.5.	Performanța frânei de încetinire	4.1.1.	Stare și funcționare	4.8.1.	Stare
1.1.13.	Garnituri și plăcuțe de frână	1.6.	Sistem de frânare cu antiblocare	4.1.2.	Aliniere	4.8.2.	Conformitate cu cerințele
1.1.14.	Tamburi și discuri de frână	1.7.	Sistem electronic de frânare (EBS)	4.1.3.	Comutare	4.9.	Martori obligatorii pentru echipamentul de iluminare
1.1.15.	Cabluri de frână, levieri și conexiuni, tije de acționare	1.8.	Lichid de frână	4.1.4.	Conformitate cu cerințele	4.9.1.	Stare și funcționare
1.1.16.	Servomotoare frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	2.	<b>DIRECȚIE</b>	4.1.5.	Dispozitive de corectare a orientării farurilor	4.9.2.	Conformitate cu cerințele
		2.1.	Stare mecanică	4.1.6.	Dispozitiv de curățare a farurilor	4.10.	Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă
		2.1.1.	Starea mecanismului de direcție	4.2.	Lămpi de poziție față și spate, lămpi laterale de gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi	4.11.	Instalație electrică
		2.1.2.	Fixarea casetei de direcție	4.2.1.	Stare și funcționare	4.12.	Dispozitive reflectorizante și lămpi facultative
		2.1.3.	Starea conexiunilor sistemului de direcție	4.2.2.	Comutare	4.13.	Baterie de acumulatori
		2.1.4.	Funcționare conexiunilor sistemului de direcție	4.2.3.	Conformitate cu cerințele		
		2.1.5.	Servodirecție	4.3.	Lămpi de stop		
				4.3.1.	Stare și funcționare		
				4.3.2.	Comutare		
				4.3.3.	Conformitate cu cerințele		
				4.4.	Lămpi de semnalizare direcție și de avarie		
				4.4.1.	Stare și funcționare		

5.	<b>PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE</b>	6.1.7. Transmisie	7.5. Trusă de prim ajutor	9.1. Ușile
5.1.	Punți	6.1.8. Suport motor	7.6. Cale de roată (prisme)	9.1.1. Uși de intrare și ieșire
5.1.1.	Punți	6.1.9. Performanța motorului	7.7. Dispozitive de avertizare acustică	9.1.2. Ieșiri de urgență
5.1.2.	Fuzete	6.2. Cabină conducător auto și caroserie	7.8. Vitezometru	9.2. Sisteme de dezaburire și de degivrare
5.1.3.	Rulmenți roată	6.2.1. Stare	7.9. Tahograf	9.3. Sisteme de ventilație și de încălzire
5.2.	Jante și anvelope	6.2.2. Montare	7.10. Dispozitiv limitator de viteză	9.4. Scaune
5.2.1.	Butuc	6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor	7.11. Odometru	9.4.1. Scaune pentru călători
5.2.2.	Jante	6.2.4. Podea	7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC)	9.4.2. Scaunul conducătorului auto
5.2.3.	Anvelope	6.2.5. Scaunul conducătorului auto	8. <b>ELEMENTE POLUANTE</b>	9.5. Iluminat interior și dispozitiv de ghidare
5.3.	Sistemul de suspensie	6.2.6. Alte scaune	8.1. Sistem de eliminare a zgomotului	9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare
5.3.1.	Arcuri și stabilizatori	6.2.7. Comenzi de conducere	8.2. Gaze de evacuare	9.7. Scări și trepte
5.3.2.	Amortizoare	6.2.8. Treptele cabinei	8.2.1. Emisiile motoarelor cu aprindere prin scânteie	9.8. Sistem de comunicare cu călătorii
5.3.3.	Tuburi pentru arborele cardanic, brațe suspensie dreapta față, braț triunghiular și brațe suspensie	6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare	8.2.1.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	9.9. Notificări
5.3.4.	Articulațiile suspensiei	6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmprăscare	8.2.1.2. Emisii de gaze	9.10. Cerințe privind transportul copiilor
5.3.5.	Suspensie pneumatică	7. <b>ALTE ECHIPAMENTE</b>	8.2.2. Emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie	9.10.1. Ușile
6.	<b>ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU</b>	7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere	8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale
6.1.	Șasiu sau cadru și accesorii	7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	8.2.2.2. Opacitate	9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă
6.1.1.	Stare generală	7.1.2. Starea centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	8.4. Alte elemente legate de mediu	9.11.1. Uși, rampe și lifturi
6.1.2.	Țevi de evacuare și amortizoare de zgomot	7.1.3. Dispozitiv limitator al sarcinii centurilor de siguranță	8.4.1. Scurgeri de lichide	9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant
6.1.3.	Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)	7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare	9. <b>INSPECȚII SUPLIMENTARE PRIVIND VEHICULELE DE TRANSPORT DE CĂLĂTORI DIN CATEGORIILE M<sub>2</sub>; M<sub>3</sub></b>	9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale
6.1.4.	Bare de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate	7.1.5. Airbaguri		
6.1.5.	Suport pentru roata de rezervă	7.1.6. Sisteme SRS		
6.1.6.	Mecanism de cuplare și echipament de remorcare	7.2. Stingător		
		7.3. Încuietori și dispozitiv antifurt		
		7.4. Triunghi reflectorizant		

## ANEXA V

**FORMULAR STANDARD PENTRU RAPORTAREA CĂTRE COMISIE**

Formularul standard trebuie întocmit într-un format care să poată fi prelucrat prin mijloace informatice și trebuie transmis prin mijloace electronice utilizând softuri birotice standard.

Fiecare stat membru întocmește:

- un singur tabel recapitulativ; și
- pentru fiecare țară de înmatriculare a vehiculelor controlate în cadrul unui control mai detaliat, un tabel detaliat separat cu informații despre deficiențele verificate și identificate pentru fiecare categorie de vehicule.

**Tabel sintetic**  
**al tuturor controalelor (inițiale și mai detaliate)**

Statul membru raportor:                      de exemplu, Belgia                      Perioada de raportare                      anul [X]                      până în anul [X+1]

Categoría vehiculului:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Alte categorii (opțional)		Total	
	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme <sup>(1)</sup>	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme
Țara de înmatriculare																		
Belgia																		
Bulgaria																		
Republica Cehă																		
Danemarca																		
Germania																		
Estonia																		
Irlanda																		
Grecia																		
Spania																		
Franța																		
Croația																		
Italia																		
Cipru																		

Categoria vehiculului:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Alte categorii (opțional)		Total	
	Țara de înmatriculare	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme (!)	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	
Letonia																		
Lituania																		
Luxemburg																		
Ungaria																		
Malta																		
Țările de Jos																		
Austria																		
Polonia																		
Portugalia																		
România																		
Slovenia																		
Slovacia																		
Finlanda																		
Suedia																		
Regatul Unit																		
Albania																		
Andorra																		



Categoria vehiculului:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Alte categorii (opțional)		Total		
	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme <sup>(1)</sup>	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	
Țara de înmatriculare																			
Armenia																			
Azerbaidjan																			
Belarus																			
Bosnia și Herțegovina																			
Georgia																			
Kazahstan																			
Liechtenstein																			
Monaco																			
Muntenegru																			
Norvegia																			
Republica Moldova																			
Federația Rusă																			
San Marino																			
Serbia																			
Elveția																			
Tadjikistan																			
Turcia																			

Categoriea vehiculului:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Alte categorii (opțional)		Total		
	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme <sup>(1)</sup>	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	
Turkmenistan																			
Ucraina																			
Uzbekistan																			
fosta Republică iugoslavă a Macedoniei																			
Alte țări terțe (precizați)																			

<sup>(1)</sup> Vehicule neconforme cu deficiențe grave sau periculoase în conformitate cu anexa IV.

**Rezultatele controalelor mai detaliate**

Statul membru raportor: de exemplu, Belgia

Numele statului membru raportor

Țara de înmatriculare: de exemplu, Bulgaria

PERIOADA: de la 01/anul [x] până la 12/anul [x+1]

Numele țării de înmatriculare a vehiculului

Categoría vehiculului:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Alte categorii (opțional)		Total	
	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme (1)	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme

Detalierea defecțiunii

	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	
0. identificare																			
1. Sistemul de frânare																			
2. Direcție																			
3. Vizibilitate																			
4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric																			
5. Punți, jante, anvelope, suspensie																			



Categoria vehiculului:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Alte categorii (opțional)		Total	
	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme <sup>(1)</sup>	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme
	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform
3.1.																		
3.2.																		
...																		
20.6.2.																		
30.																		
Numărul total al neconformităților																		

<sup>(1)</sup> Vehicule neconforme cu deficiențe grave sau periculoase în conformitate cu anexa IV.