



Cuprins

I Acte legislative

DIRECTIVE

- ★ **Directiva 2014/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în ceea ce privește fabricarea, prezentarea și vânzarea produselor din tutun și a produselor conexe și de abrogare a Directivei 2001/37/CE ⁽¹⁾** 1
- ★ **Directiva 2014/42/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind înghețarea și confiscarea instrumentelor și produselor infracțiunilor săvârșite în Uniunea Europeană** 39
- ★ **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 ⁽¹⁾** 51
- ★ **Directiva 2014/46/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 de modificare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule** 129
- ★ **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 ⁽¹⁾** 134

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

I

(Acte legislative)

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2014/40/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 3 aprilie 2014

privind apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în ceea ce privește fabricarea, prezentarea și vânzarea produselor din tutun și a produselor conexe și de abrogare a Directivei 2001/37/CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 53 alineatul (1) și articolele 62 și 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 2001/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ stabilește reglementări la nivelul Uniunii referitoare la produsele din tutun. Pentru a reflecta progresele științifice, precum și evoluțiile pieței și ale contextului internațional, ar fi necesare modificări substanțiale ale directivei menționate, iar aceasta ar trebui abrogată și înlocuită cu o nouă directivă.
- (2) În rapoartele sale din 2005 și 2007 privind punerea în aplicare a Directivei 2001/37/CE, Comisia a identificat domenii în care s-a considerat utilă desfășurarea de acțiuni suplimentare în scopul bunei funcționări a pieței interne. În 2008 și în 2010, Comitetul științific pentru riscuri sanitare emergente și noi (CSRSN) a pus la dispoziția Comisiei opinii științifice privind produsele din tutun care nu arde și aditivii utilizați la fabricarea produselor din tutun. În 2010, a avut loc o consultare de amploare a părților interesate, care a fost urmată de consultări pe probleme specifice ale părților interesate și însoțită de studii efectuate de consultanți externi. Statele membre au fost consultate pe parcursul întregului proces. Parlamentul European și Consiliul au solicitat în mod repetat Comisiei să revizuiască și să actualizeze Directiva 2001/37/CE.
- (3) În anumite domenii reglementate prin Directiva 2001/37/CE, statele membre sunt împiedicate juridic sau în practică să-și adapteze în mod eficient legislația la noile evoluții. Acest aspect este relevant în special pentru reglementările referitoare la etichetare, conform cărora statele membre nu pot să crească dimensiunea avertismentelor de sănătate, să modifice amplasarea lor pe un pachet individual (denumit în continuare „pachet unitar”) sau să înlocuiască avertismentele înșelătoare privind nivelurile emisiilor de gudron, nicotină și monoxid de carbon (GNMC).

⁽¹⁾ JO C 327, 12.11.2013, p. 65.

⁽²⁾ JO C 280, 27.9.2013, p. 57.

⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 26 februarie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 14 martie 2014.

⁽⁴⁾ Directiva 2001/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 iunie 2001 privind apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în materie de fabricare, prezentare și vânzare a produselor din tutun (JO L 194, 18.7.2001, p. 26).

- (4) În alte domenii, există încă diferențe substanțiale între actele cu putere de lege și actele administrative ale statelor membre referitoare la fabricarea, prezentarea și vânzarea produselor din tutun și ale produselor conexe, ceea ce creează obstacole în calea bunei funcționări a pieței interne. Ținând seama de progresele științifice și de evoluțiile pieței și ale contextului internațional, se estimează că aceste diferențe se vor accentua. Acest aspect este valabil de asemenea pentru țigărele electronice și flacoanele de reumplere pentru țigăre electronice (denumite în continuare „flacoane de reumplere”), produsele din plante pentru fumat, ingredientele și emisiile produselor din tutun, pentru anumite aspecte de etichetare și de ambalare și pentru vânzările transfrontaliere la distanță de produse din tutun.
- (5) Respectivul obstacole ar trebui să fie eliminate și, în acest scop, ar trebui ca reglementările referitoare la fabricarea, prezentarea și vânzarea produselor din tutun și a produselor conexe să fie apropiate și mai mult.
- (6) Dimensiunea pieței interne a produselor din tutun și a produselor conexe, tendința crescătoare a producătorilor de produse din tutun de a concentra producția pentru întreaga Uniune doar într-un număr mic de fabrici din Uniune și comerțul transfrontalier semnificativ cu produse din tutun și produse conexe care rezultă din această concentrare necesită o acțiune legislativă mai puternică la nivelul Uniunii, mai curând decât la nivel național, pentru a se asigura buna funcționare a pieței interne.
- (7) Acțiunea legislativă la nivelul Uniunii este necesar și pentru a pune în aplicare Convenția-cadru pentru controlul tutunului a OMS (CCCT) din mai 2003, ale cărei dispoziții sunt obligatorii pentru Uniune și statele sale membre. Dispozițiile CCCT referitoare la reglementarea conținutului produselor din tutun, reglementarea publicării informațiilor referitoare la produsele din tutun, ambalarea și etichetarea produselor din tutun, publicitatea și comerțul ilicit cu produse din tutun sunt deosebit de relevante. Părțile la CCCT, inclusiv Uniunea și statele sale membre, au adoptat prin consens, în cadrul mai multor conferințe, un set de orientări pentru punerea în aplicare a dispozițiilor CCCT.
- (8) În conformitate cu articolul 114 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), un nivel înalt de protecție a sănătății ar trebui să constituie baza unei propuneri legislative și ar trebui să fie avute în vedere în special noile progrese științifice. Produsele din tutun nu sunt mărfuri obișnuite și, având în vedere efectele deosebit de dăunătoare ale tutunului asupra sănătății umane, protejarea sănătății ar trebui să aibă o importanță mare, în special pentru a reduce prevalența fumatului în rândul tinerilor.
- (9) Este necesar să se stabilească o serie de noi definiții pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a prezentei directive de către statele membre. Atunci când obligații diferite impuse prin prezenta directivă se aplică pentru categorii diferite de produse, iar produsele relevante intră în mai multe dintre categoriile respective (de exemplu, tutun de pipă, tutun de rulat), ar trebui să se aplice obligațiile cele mai stricte.
- (10) Directiva 2001/37/CE a stabilit limite maxime pentru cantitățile de gudron, nicotină și monoxid de carbon ale țigaretelor, care ar trebui să fie aplicabile și țigaretelor exportate din Uniune. Limitele maxime respective și abordarea respectivă rămân valabile.
- (11) Pentru măsurarea emisiilor de gudron, nicotină și monoxid de carbon ale țigaretelor („nivelurile emisiilor”) ar trebui să se utilizeze ca referință standardele ISO relevante, recunoscute la nivel internațional. Procesul de verificare ar trebui să fie protejat împotriva influențelor din partea industriei tutunului prin recurgerea la laboratoare independente, inclusiv la laboratoare de stat. Statele membre ar trebui să poată recurge la laboratoare situate în alte state membre ale Uniunii. Pentru alte emisii ale produselor din tutun, nu există standarde convenite la nivel internațional și nici teste pentru cuantificarea nivelurilor maxime. Eforturile depuse în prezent la nivel internațional pentru realizarea unor astfel de standarde sau teste ar trebui încurajate.
- (12) În ceea ce privește stabilirea nivelurilor maxime ale emisiilor, ar putea fi necesar și oportun ca, la o dată ulterioară, să se reducă nivelurile emisiilor de gudron, nicotină și monoxid de carbon sau să se stabilească niveluri maxime pentru alte emisii ale produselor din tutun, luând în considerare toxicitatea lor sau potențialul lor de dependență.

- (13) Pentru a-și exercita sarcina de reglementare, statele membre și Comisia au nevoie de informații cuprinzătoare privind ingredientele și emisiile produselor din tutun pentru a evalua atractivitatea, potențialul de dependență și toxicitatea produselor din tutun, precum și riscurile pentru sănătate asociate consumului de astfel de produse. În acest scop, obligațiile de raportare existente referitoare la ingrediente și emisii ar trebui să fie consolidate. Ar trebui prevăzute obligații de raportare extinsă suplimentare în ceea ce privește aditivii incluși pe o listă prioritară, pentru a evalua, printre altele, toxicitatea, potențialul de dependență și proprietățile cancerigene, mutagene sau toxice pentru reproducere (denumite în continuare „proprietăți CMR”) ale acestora, inclusiv în formă arsă. Sarcina reprezentată de astfel de obligații de raportare extinsă pentru IMM-uri ar trebui limitată cât mai mult posibil. Astfel de obligații de raportare sunt compatibile cu obligația care îi revine Uniunii de a asigura un nivel înalt de protecție a sănătății umane.
- (14) Utilizarea unor formate de raportare diferite, cum este cazul în prezent, îngreunează îndeplinirea de către producători și importatori a obligațiilor lor de raportare și face împovăraătoare pentru statele membre și Comisie sarcina de a compara, analiza și extrage concluzii din informațiile primite. Prin urmare, ar trebui să existe un format comun obligatoriu pentru raportarea cu privire la ingrediente și emisii. Ar trebui să se asigure cel mai înalt grad de transparență posibil a informațiilor referitoare la produse destinate publicului larg, asigurându-se în același timp respectarea corespunzătoare a secretelor comerciale ale producătorilor de produse din tutun. Ar trebui luate în considerare sistemele existente de raportare cu privire la ingrediente.
- (15) Lipsa unei abordări armonizate privind reglementarea ingredientelor produselor din tutun afectează buna funcționare a pieței interne și are un impact negativ asupra liberei circulații a mărfurilor în Uniune. Unele state membre au adoptat acte legislative sau au încheiat acorduri cu caracter juridic obligatoriu cu industria, permițând sau interzicând anumite ingrediente. Ca urmare, unele ingrediente sunt reglementate în anumite state membre, dar nu și în altele. Statele membre au, de asemenea, abordări diferite în ceea ce privește aditivii din filtrele țigaretelor, precum și aditivii care colorează fumul de tutun. Fără armonizare, obstacolele din calea bunei funcționări a pieței interne sunt de așteptat să crească în următorii ani, ținând seama de punerea în aplicare în Uniune a CCCT și a orientărilor sale relevante și având în vedere experiența dobândită în alte jurisdicții din afara Uniunii. Orientările CCCT referitoare la reglementarea conținutului produselor din tutun și la reglementarea publicării ingredientelor produselor din tutun recomandă în special eliminarea ingredientelor care sporesc acceptabilitatea, creează impresia că produsele din tutun conferă beneficii pentru sănătate, sunt asociate cu energia și vitalitatea sau au proprietăți colorante.
- (16) Probabilitatea unor reglementări divergente este și mai accentuată de preocupările referitoare la produsele din tutun care au o aromă caracteristică diferită de cea a tutunului, ceea ce ar putea facilita începerea fumatului sau ar putea afecta modelele de consum. Măsurile prin care se introduc diferențe nejustificate de tratament între diferite tipuri de țigarete aromate ar trebui evitate. Totuși, produsele cu arome caracteristice care au un volum mai mare de vânzări ar trebui eliminate treptat de-a lungul unei perioade mai lungi, pentru a da consumatorilor suficient timp să se reorienteze către alte produse.
- (17) Interzicerea produselor din tutun cu arome caracteristice nu înseamnă excluderea utilizării aditivilor individuali, dar obligă producătorii să reducă aditivul sau combinația de aditivi astfel încât aditivii să nu mai determine o aromă caracteristică. Utilizarea aditivilor care sunt esențiali pentru fabricarea produselor din tutun, de exemplu a zahărului menit să înlocuiască zahărul care se pierde în timpul procesului de uscare, ar trebui să fie permisă cu condiția ca aceștia să nu determine o aromă caracteristică și să nu crească potențialul de dependență, toxicitatea sau proprietățile CMR ale produsului. Un comitet consultativ european independent ar trebui să acorde asistență cu privire la luarea unor astfel de decizii. Aplicarea prezentei directive nu ar trebui să conducă la discriminare între diferitele soiuri de tutun și nici să împiedice diferențierea produselor.
- (18) Anumiți aditivi sunt utilizați pentru a crea impresia că produsele din tutun au beneficii pentru sănătate, prezintă riscuri mai mici pentru sănătate sau cresc vigilența mentală și performanțele fizice. Acești aditivi, precum și aditivii care au proprietăți CMR în formă nearsă ar trebui interziși, pentru a asigura reglementări uniforme în Uniune și un nivel înalt de protecție a sănătății umane. Aditivii care cresc potențialul de dependență și toxicitatea ar trebui, de asemenea, interziși.

- (19) Ținând seama de faptul că directiva vizează tinerii, produsele din tutun altele decât țigăretele și tutunul de rulat ar trebui să fie exceptate de la anumite cerințe privind ingredientele atât timp cât nu există o modificare substanțială a circumstanțelor în materie de volum de vânzări sau de modele de consum în cazul tinerilor.
- (20) Având în vedere interzicerea generală a vânzării de tutun pentru uz oral în Uniune, responsabilitatea reglementării ingredientelor tutunului pentru uz oral, care presupune o cunoaștere temeinică a caracteristicilor specifice ale acestui produs și a modelelor sale de consum, ar trebui, în conformitate cu principiul subsidiarității, să revină Suediei, unde este permisă vânzarea acestui produs, în temeiul articolului 151 din Actul de aderare a Austriei, Finlandei și Suediei.
- (21) În conformitate cu scopul prezentei directive, și anume de a facilita buna funcționare a pieței interne a produselor din tutun și a produselor conexe, vizând un nivel înalt de protecție a sănătății, în special pentru tineri, și în conformitate cu Recomandarea 2003/54/CE a Consiliului ⁽¹⁾, statele membre ar trebui încurajate să împiedice vânzările de astfel de produse copiilor și adolescenților, adoptând măsuri adecvate de stabilire și aplicare a limitelor de vârstă.
- (22) Există încă diferențe între dispozițiile naționale privind etichetarea produselor din tutun, în special în ceea ce privește utilizarea avertismentelor de sănătate combinate compuse dintr-o ilustrație și un text, informațiile despre serviciile de renunțare și elementele promoționale de pe pachetele unitare sau din interiorul lor.
- (23) Astfel de diferențe pot constitui o barieră în calea comerțului și pot împiedica buna funcționare a pieței interne a produselor din tutun și, prin urmare, ar trebui să fie eliminate. De asemenea, este posibil ca în unele state membre consumatorii să fie mai bine informați cu privire la riscurile pentru sănătate prezentate de produsele din tutun decât consumatorii din alte state membre. În absența unor măsuri suplimentare la nivelul Uniunii, este posibil ca diferențele existente să crească în următorii ani.
- (24) Adaptarea dispozițiilor referitoare la etichetare este, de asemenea, necesară pentru alinierea reglementărilor care se aplică la nivelul Uniunii la evoluțiile internaționale. De exemplu, orientările CCCT privind ambalarea și etichetarea produselor din tutun recomandă avertismente ilustrate de dimensiuni mari pe ambele fețe principale, informații obligatorii referitoare la renunțare și reguli stricte referitoare la informațiile înșelătoare. Dispozițiile referitoare la informațiile înșelătoare vor completa interzicerea generală a practicilor comerciale înșelătoare pentru consumatori ale întreprinderilor prevăzută în Directiva 2005/29/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾.

Statele membre care utilizează timbre fiscale sau marcaje de identificare naționale în scopuri fiscale pe ambalajele produselor din tutun pot fi nevoite, în unele cazuri, să dispună re poziționarea timbrelor sau a marcajelor respective pentru a permite amplasarea avertismentelor de sănătate combinate în partea superioară a fețelor principale, în conformitate cu prezenta directivă și cu orientările CCCT. Ar trebui instituite dispoziții tranzitorii care să permită statelor membre să mențină timbrele fiscale sau marcajele de identificare naționale utilizate în scopuri fiscale în partea superioară a pachetelor unitare pentru o anumită perioadă după transpunerea prezentei directive.

- (25) De asemenea, dispozițiile privind etichetarea ar trebui să țină seama de noile dovezi științifice. De exemplu, indicarea nivelurilor emisiilor de gudron, nicotină și monoxid de carbon pe pachetele unitare de țigărete s-a dovedit a fi înșelătoare, întrucât determină consumatorii să creadă că anumite țigărete sunt mai puțin dăunătoare decât altele. Dovezile științifice sugerează, de asemenea, că avertismentele de sănătate combinate de dimensiuni mari alcătuite dintr-un avertisment sub formă de text și o fotografie color corespunzătoare sunt mai eficace decât avertismentele alcătuite doar din text. În consecință, avertismentele de sănătate combinate ar trebui să devină obligatorii pe întreg teritoriul Uniunii și să acopere părți mari și vizibile de pe suprafața pachetului unitar. Pentru toate avertismentele de sănătate ar trebui stabilite dimensiuni minime, pentru a asigura vizibilitatea și eficacitatea lor.

⁽¹⁾ Recomandarea 2003/54/CE a Consiliului din 2 decembrie 2002 privind prevenirea fumatului și inițiativele de îmbunătățire a controlului tutunului (JO L 22, 25.1.2003, p. 31).

⁽²⁾ Directiva 2005/29/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 privind practicile comerciale neloiale ale întreprinderilor de pe piața internă față de consumatori și de modificare a Directivei 84/450/CEE a Consiliului, a Directivelor 97/7/CE, 98/27/CE și 2002/65/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 al Parlamentului European și al Consiliului („Directiva privind practicile comerciale neloiale”) (JO L 149, 11.6.2005, p. 22).

- (26) În cazul produselor din tutun pentru fumat, altele decât țigarete și produse din tutun de rulat, care sunt consumate în principal de către consumatori mai în vârstă și de grupuri mici de populație, ar trebui să fie posibil să existe în continuare o exceptare de la anumite cerințe de etichetare, în măsura în care nu există o modificare substanțială a circumstanțelor în materie de volume de vânzări sau de modele de consum în cazul tinerilor. Etichetarea acestor alte produse din tutun ar trebui să respecte reglementări care le sunt specifice. Ar trebui asigurată vizibilitatea avertismentelor de sănătate de pe produsele din tutun care nu arde. Prin urmare, avertismentele de sănătate ar trebui să fie amplasate pe cele două suprafețe principale ale ambalajelor produselor din tutun care nu arde. În ceea ce privește tutunul pentru narghilea, care deseori este perceput ca fiind mai puțin dăunător decât produsele din tutun tradiționale pentru fumat, ar trebui să se aplice întregul regim privind etichetarea pentru a se evita inducerea în eroare a consumatorilor.
- (27) Produsele din tutun și ambalajul acestora ar putea induce consumatorii în eroare, în special tinerii, în cazul în care sugerează că aceste produse sunt mai puțin dăunătoare. De exemplu, este cazul utilizării anumitor cuvinte sau caracteristici, cum ar fi cuvintele „conținut mic de gudron”, „ușoare”, „ultraușoare”, „slabe”, „naturale”, „organice”, „fără aditivi”, „fără arome” sau „subțiri”, sau al anumitor denumiri, ilustrații și semne figurative sau al altor semne. Alte elemente înșelătoare pot include, dar nu sunt limitate la materiale inserate volante sau alte materiale suplimentare, cum ar fi etichete adezive, autocolante, materiale inserate fixate, straturi care se raclează și învelitori sau care se referă la forma produsului din tutun în sine. Anumite ambalaje și produse din tutun ar putea de asemenea induce în eroare consumatorii, sugerând beneficii în ceea ce privește slăbitul, atractivitatea sexuală, statutul social, viața socială sau calități precum feminitatea, masculinitatea sau eleganța. De asemenea, dimensiunea și aspectul țigaretelor individuale ar putea induce consumatorii în eroare prin crearea impresiei că sunt mai puțin dăunătoare. Pachetele unitare de produse din tutun și ambalajul lor exterior nu ar trebui să includă cupoane, oferte de reducere, de distribuire gratuită, oferte de tipul „două produse la prețul unui singur” sau alte oferte similare care ar putea sugera avantaje economice pentru consumatori, incitându-i astfel să cumpere produsele din tutun respective.
- (28) Pentru a asigura integritatea și vizibilitatea avertismentelor de sănătate și a maximiza eficacitatea lor, ar trebui introduse dispoziții privind dimensiunea avertismentelor de sănătate, precum și privind anumite elemente ale aspectului pachetelor unitare de produse din tutun, inclusiv forma și mecanismul de deschidere. În cazul în care se prevede o formă paralelipipedică pentru un pachet unitar, marginile rotunjite sau șanfronate ar trebui considerate acceptabile cu condiția ca avertismentul de sănătate să acopere o suprafață care este echivalentă cu cea de pe un pachet fără astfel de margini. Statele membre aplică reglementări diferite privind numărul minim de țigarete dintr-un pachet unitar. Reglementările respective ar trebui să fie aliniată pentru a asigura libera circulație a produselor în cauză.
- (29) Pe piață sunt introduse cantități considerabile de produse ilicite care nu respectă cerințele din Directiva 2001/37/CE și există indicii că aceste cantități ar putea crește. Astfel de produse ilicite subminează libera circulație a produselor conforme și protecția conferită de legislațiile care vizează controlul tutunului. În plus, CCCT impune Uniunii să combată produsele din tutun ilicite, inclusiv cele importate ilegal în Uniune, ca parte a unei politici cuprinzătoare a Uniunii în materie de control al tutunului. Prin urmare, ar trebui să se prevadă ca pachetele unitare de produse din tutun să fie marcate cu un identificator unic și să poarte un element de securitate și ca circulația lor să fie înregistrată astfel încât astfel de produse să poată fi urmărite și trasabilitatea lor să poată fi asigurată în întreaga Uniune, iar conformitatea lor cu prezenta directivă să poată fi monitorizată și mai bine asigurată. În plus, ar trebui să se prevadă introducerea unor elemente de securitate care să faciliteze verificarea autenticității produselor din tutun.
- (30) Ar trebui să fie dezvoltate la nivelul Uniunii un sistem interoperabil de urmărire și asigurare a trasabilității și elemente comune de securitate. Într-o perioadă inițială, numai țigaretile și tutunul de rulat ar trebui să facă obiectul sistemului de urmărire și asigurare a trasabilității și al elementelor de securitate. Aceasta ar permite producătorilor de alte produse din tutun să beneficieze de pe urma experienței acumulate înainte ca sistemul de urmărire și asigurare a trasabilității și elementele de securitate să devină aplicabile celorlalte produse.
- (31) Pentru a asigura independența și transparența sistemului de urmărire și asigurare a trasabilității, producătorii de produse din tutun ar trebui să încheie contracte de stocare de date cu părți terțe independente. Comisia ar trebui să aprobe caracterul adecvat al acestor părți terțe independente, iar un auditor extern independent ar trebui să monitorizeze activitățile acestora. Datele referitoare la sistemul de urmărire și asigurare a trasabilității ar trebui să fie păstrate separat de alte date ale întreprinderilor, ar trebui să fie sub controlul permanent al autorităților competente din statele membre și al Comisiei și ar trebui să poată fi accesate de acestea în orice moment.

- (32) Directiva 89/622/CEE a Consiliului ⁽¹⁾ a interzis vânzarea în statele membre a anumitor tipuri de tutun pentru uz oral. Directiva 2001/37/CE a reafirmat interdicția respectivă. Articolul 151 din Actul de aderare a Austriei, Finlandei și Suediei acordă Suediei o derogare de la interdicție. Interdicția vânzării tutunului pentru uz oral ar trebui menținută pentru a preveni introducerea în Uniune (cu excepția Suediei) a unui produs care generează dependență și are efecte adverse asupra sănătății. Pentru alte produse din tutun care nu arde, care nu sunt produse pentru piețele cu consum mare, dispoziții stricte privind etichetarea și anumite dispoziții privind ingredientele lor sunt considerate suficiente pentru a le limita extinderea pe piață dincolo de utilizarea lor tradițională.
- (33) Vânzările transfrontaliere la distanță de produse din tutun pot facilita accesul la produse din tutun care nu respectă prezenta directivă. Există de asemenea un risc crescut ca tinerii să aibă acces la produse din tutun. Prin urmare, există riscul subminării legislației care vizează controlul tutunului. De aceea, statele membre ar trebui să poată interzice vânzările transfrontaliere la distanță. În cazul în care vânzările transfrontaliere la distanță nu sunt interzise, sunt oportune norme comune privind înregistrarea punctelor de vânzare cu amănuntul care desfășoară astfel de vânzări, pentru a asigura eficacitatea prezentei directive. Statele membre ar trebui, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE), să coopereze între ele pentru a facilita punerea în aplicare a prezentei directive, în special în ceea ce privește măsurile adoptate cu privire la vânzările transfrontaliere la distanță de produse din tutun.
- (34) Toate produsele din tutun au potențialul de a cauza mortalitate, morbiditate și handicap. Prin urmare, fabricarea, distribuția și consumul lor ar trebui să fie reglementate. Astfel, este important să se monitorizeze evoluțiile în ceea ce privește noile produse din tutun. Producătorii și importatorii ar trebui să fie obligați să notifice noile produse din tutun, fără a aduce atingere competenței statelor membre de a interzice sau de a autoriza astfel de produse noi.
- (35) Pentru a asigura condiții de concurență echitabile, noile produse din tutun, care sunt produse din tutun în sensul prezentei directive, ar trebui să respecte cerințele din prezenta directivă.
- (36) Țigaretile electronice și flacoanele de reumplere ar trebui reglementate prin prezenta directivă, cu excepția cazului în care, datorită modului lor de prezentare sau a funcției lor, fac obiectul Directivei 2001/83/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ sau al Directivei 93/42/CEE a Consiliului ⁽³⁾. În ceea ce privește produsele menționate, între statele membre există diferențe de legislație și practică, inclusiv referitor la cerințele în materie de siguranță, prin urmare este necesară luarea unor măsuri la nivelul Uniunii în vederea îmbunătățirii funcționării pieței interne. Atunci când aceste produse sunt reglementate, ar trebui să se țină seama de un nivel înalt al protecției sănătății publice. Pentru a permite statelor membre să își exercite funcțiile de supraveghere și control, producătorii și importatorii de țigarette electronice și de flacoane de reumplere ar trebui să fie obligați să notifice produsele relevante înainte de introducerea lor pe piață.
- (37) Statele membre ar trebui să garanteze că țigaretile electronice și flacoanele de reumplere respectă cerințele prezentei directive. În cazul în care producătorul produsului relevant nu este stabilit în Uniune, importatorul ar trebui să aibă responsabilitatea privind asigurarea respectării prezentei directive de către produsele respective.
- (38) Lichidul care conține nicotină ar trebui să poată fi introdus pe piață în temeiul prezentei directive în cazul în care concentrația de nicotină nu depășește 20 mg/ml. Această concentrație permite o administrare a nicotinei care este comparabilă cu doza permisă de nicotină obținute dintr-o țigaretă standard în timpul necesar fumării unei astfel de țigaretă. Pentru a limita riscurile asociate cu nicotina, ar trebui să se stabilească dimensiuni maxime ale flacoanelor de reumplere, ale rezervoarelor și ale cartușelor.
- (39) Numai țigaretile electronice care administrează în mod constant dozele de nicotină ar trebui să poată fi introduse pe piață în temeiul prezentei directive. Administrarea constantă a dozelor de nicotină în condiții normale de utilizare este necesară în scopul protejării sănătății, al siguranței și al calității, inclusiv pentru a evita riscul consumului accidental de doze mari.
- (40) Țigaretile electronice și flacoanele de reumplere ar putea prezenta un risc pentru sănătate atunci când sunt lăsate la îndemâna copiilor. Prin urmare, este necesar să se asigure faptul că astfel de produse previn intervenția necorespunzătoare asupra lor și manipularea lor necorespunzătoare de către copii, inclusiv prin intermediul etichetării și al mecanismelor de închidere și de deschidere.

(1) Directiva 89/622/CEE a Consiliului din 13 noiembrie 1989 privind apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre referitoare la etichetarea produselor din tutun, precum și la interzicerea comercializării anumitor tipuri de tutun de uz oral (JO L 359, 8.12.1989, p. 1).

(2) Directiva 2001/83/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 noiembrie 2001 de instituire a unui cod comunitar cu privire la medicamentele de uz uman (JO L 311, 28.11.2001, p. 67).

(3) Directiva 93/42/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind dispozitivele medicale (JO L 169, 12.7.1993, p. 1).

- (41) Dat fiind că nicotina este o substanță toxică și având în vedere riscurile potențiale pentru sănătate sau siguranță, inclusiv pentru persoanele cărora produsul nu le este destinat, lichidul care conține nicotină ar trebui introdus pe piață numai în țigarete electronice sau în flacoane de reumplere care îndeplinesc anumite cerințe de siguranță și calitate. Este important să se asigure faptul că țigaretile electronice nu se sparg și nu prezintă scurgeri în timpul utilizării și al reumplerii.
- (42) Modul de etichetare și ambalajele acestor produse ar trebui să conțină informații suficiente și adecvate privind utilizarea lor în siguranță, pentru a proteja sănătatea și siguranța umană, ar trebui să conțină avertismente de sănătate adecvate și nu ar trebui să prezinte niciun fel de elemente sau caracteristici înșelătoare.
- (43) Diferențele dintre legislațiile și practicile naționale în materie de publicitate și sponsorizare privind țigaretile electronice împiedică libera circulație a mărfurilor și libertatea de prestare a serviciilor și prezintă un risc considerabil de denaturare a concurenței. Dacă nu se vor lua măsuri suplimentare la nivelul Uniunii, există riscul ca diferențele respective să se acutizeze în anii care vor urma, având în vedere de asemenea piața în creștere a țigaretelor electronice și a flacoanelor de reumplere. Prin urmare, se impune apropierea dispozițiilor naționale în materie de publicitate și sponsorizare a produselor respective cu efect transfrontalier, vizând un nivel înalt de protecție a sănătății. Țigaretile electronice pot deveni o poartă de acces către dependența de nicotină și, în cele din urmă, către consumul de tutun tradițional, întrucât imită și creează un cadru de normalitate pentru acțiunea fumatului. Din acest motiv, se cuvine să se adopte o abordare restrictivă a publicității pentru țigaretile electronice și flacoanele de reumplere.
- (44) Pentru a-și exercita sarcina de reglementare, Comisia și statele membre au nevoie de informații cuprinzătoare privind evoluțiile pieței în ceea ce privește țigaretile electronice și flacoanele de reumplere. În acest scop, producătorii și importatorii de astfel de produse ar trebui să facă obiectul unor obligații de raportare privind volumul vânzărilor, preferințele diferitelor grupuri de consumatori și modul de vânzare. Ar trebui asigurată punerea la dispoziție a acestor informații către publicul larg, ținând seama în mod corespunzător de necesitatea de a proteja secretele comerciale.
- (45) Pentru a asigura o supraveghere corespunzătoare a pieței de către statele membre, este necesar ca producătorii, importatorii și distribuitorii să aibă la dispoziție un sistem adecvat de monitorizare și înregistrare a suspiciunilor de efecte adverse și de informare a autorităților competente cu privire la astfel de efecte, astfel încât să se poată lua măsurile adecvate. Se justifică includerea unei clauze de salvagardare care să permită statelor membre să ia măsuri împotriva unor riscuri grave pentru sănătatea publică.
- (46) În contextul unei piețe emergente a țigaretelor electronice, este posibil ca o țigaretă electronică specifică sau un flacon de reumplere ori un tip de țigaretă electronică sau de flacoane de reumplere introduse pe piață, deși respectă prezenta directivă, să prezinte un risc neprevăzut pentru sănătatea umană. Prin urmare, se recomandă introducerea unei proceduri de abordare a acestui risc, care ar trebui să includă posibilitatea ca un stat membru să adopte măsuri provizorii adecvate. Astfel de măsuri provizorii adecvate ar putea implica interzicerea introducerii pe piață a unei țigaretă electronice specifice sau a unui flacon de reumplere ori a unui tip de țigaretă electronică sau de flacoane de reumplere. În acest context, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate pentru a interzice introducerea pe piață a unei țigaretă electronice specifice sau a unui flacon de reumplere ori a unui tip de țigaretă electronică sau de flacoane de reumplere. Comisia ar trebui să fie împuternicită în acest sens atunci când cel puțin trei state membre au interzis produsele respective din motive întemeiate și este necesară extinderea interdicției respective la toate statele membre pentru a asigura buna funcționare a pieței interne pentru produsele care respectă prezenta directivă care nu prezintă același risc pentru sănătate. Comisia ar trebui să raporteze cu privire la riscurile asociate cu țigaretile electronice care pot fi reumplute, cel târziu la 20 mai 2016.
- (47) Prezenta directivă nu armonizează toate aspectele referitoare la țigaretile electronice sau flacoanele de reumplere. De exemplu, responsabilitatea pentru adoptarea normelor privind aromele revine statelor membre. Ar putea fi util ca statele membre să analizeze posibilitatea de a permite introducerea pe piață a produselor aromate. În acest sens, acestea ar trebui să fie atente la potențiala atractivitate a unor astfel de produse pentru tineri și nefumători. Orice interdicție a unor astfel de produse aromate ar trebui să fie justificată și o notificare în acest sens ar trebui transmisă în conformitate cu Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 204, 21.7.1998, p. 37).

- (48) Mai mult, prezenta directivă nu armonizează normele privind mediile fără fum de tutun sau privind dispozițiile referitoare la vânzările interne ori privind publicitatea internă sau extensia de marcă și nici nu introduce o limită de vârstă pentru țigărele electronice sau flacoanele de reumplere. În orice caz, modul de prezentare a produselor respective și publicitatea pentru acestea nu ar trebui să determine promovarea consumului de tutun sau să creeze confuzie cu produsele din tutun. Statele membre sunt libere să reglementeze astfel de chestiuni în limitele propriei jurisdicții și sunt încurajate să facă acest lucru.
- (49) Reglementarea produselor din plante pentru fumat diferă între statele membre, iar aceste produse sunt adesea percepute ca inofensive sau mai puțin dăunătoare, în pofida riscurilor pentru sănătate generate de combustia lor. În multe cazuri, consumatorii nu cunosc conținutul acestor produse. Pentru a se asigura buna funcționare a pieței interne și a se îmbunătăți informarea consumatorilor, ar trebui introduse la nivelul Uniunii reglementări comune pentru aceste produse referitoare la etichetare și la raportarea privind ingredientele.
- (50) Pentru a se asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în ceea ce privește stabilirea și actualizarea unei liste prioritare a aditivilor pentru raportarea extinsă, stabilirea și actualizarea formatului raportării referitoare la ingrediente și în ceea ce privește diseminarea informațiilor respective, stabilirea dacă un produs din tutun are arome caracteristice sau niveluri crescute de toxicitate, cu potențial de dependență sau cu proprietăți CMR, metodologia pentru a stabili dacă un produs din tutun are aromă caracteristică, procedurile pentru înființarea și funcționarea unui comitet consultativ independent pentru stabilirea produselor din tutun care au aromă caracteristică, poziția exactă a avertismentelor de sănătate pe pungile pentru tutunul de rulat ambalat, specificațiile tehnice pentru dispoziția, aspectul și forma avertismentelor de sănătate combinate, standarde tehnice pentru instituirea și funcționarea sistemelor de urmărire și asigurare a trasabilității, pentru asigurarea compatibilității sistemului de identificatori unici și pentru elementele de securitate, precum și stabilirea unui format comun pentru notificarea țigărele electronice și a flacoanelor de reumplere și a standardelor tehnice pentru mecanismele de reumplere pentru astfel de produse. Respectivele competențe de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.
- (51) Pentru a garanta că prezenta directivă este pe deplin operațională și pentru a o adapta la progresele tehnice și la evoluțiile științifice și ale contextului internațional în materie de fabricare, consum și reglementare a produselor din tutun, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește adoptarea și adaptarea nivelurilor maxime pentru emisii și a metodelor de măsurare a emisiilor respective, stabilirea nivelurilor maxime pentru aditivii care determină o aromă caracteristică sau care cresc toxicitatea sau potențialul de dependență, retragerea anumitor excepții aplicate produselor din tutun altele decât țigărele și tutunul de rulat, adaptarea avertismentelor de sănătate, stabilirea și adaptarea galeriei de imagini și definirea elementelor cheie ale contractelor de stocare de date care urmează să fie încheiate în scopul utilizării sistemului de urmărire și asigurare a trasabilității și extinderea măsurilor adoptate de statele membre la întreaga Uniune privind țigărele electronice specifice sau flacoanele de reumplere ori un tip de țigaretă electronică sau de flacon de reumplere. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Comisia, atunci când pregătește și elaborează acte delegate, ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (52) Comisia ar trebui să monitorizeze evoluțiile în ceea ce privește punerea în aplicare și impactul prezentei directive și să transmită un raport până la 21 mai 2021 și, ulterior, atunci când este cazul, pentru a evalua dacă sunt sau nu necesare modificări la prezenta directivă. Raportul ar trebui să includă informații privind suprafețele pachetelor unitare de produse din tutun care nu fac obiectul prezentei directive, evoluțiile pieței noilor produse din tutun, evoluțiile pieței care semnifică o modificare substanțială a circumstanțelor și evoluțiile pieței și percepția consumatorilor cu privire la țigărele subțiri, la tutunul pentru narghilea și la țigărele electronice și flacoanele de reumplere.

Comisia ar trebui să pregătească un raport privind fezabilitatea, beneficiile și impactul unui sistem european de reglementare a ingredientelor produselor din tutun, inclusiv fezabilitatea și beneficiile stabilirii unei liste de

⁽¹⁾ 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).

ingrediente la nivelul Uniunii care pot fi utilizate sau care pot fi prezente sau pot fi adăugate în produsele din tutun (așa-numita „listă pozitivă”). Atunci când pregătește raportul respectiv, Comisia ar trebui să evalueze, între altele, dovezile științifice disponibile referitoare la efectele toxice și de dependență ale ingredientelor.

- (53) Produsele din tutun și produsele conexe care respectă prezenta directivă ar trebui să beneficieze de libera circulație a mărfurilor. Cu toate acestea, prin prisma gradelor diferite de armonizare realizate prin prezenta directivă, statele membre ar trebui să dispună în continuare, cu anumite condiții, de posibilitatea de a impune cerințe suplimentare în anumite privințe, în vederea protejării sănătății publice. Aceasta se referă la modul de prezentare și la ambalajele, inclusiv culorile, produselor din tutun, altele decât avertismentele de sănătate, pentru care prezenta directivă prevede un prim set de norme comune de bază. În consecință, statele membre ar putea, de exemplu, să introducă dispoziții suplimentare de standardizare a ambalajelor produselor din tutun, cu condiția ca dispozițiile respective să fie compatibile cu TFUE și cu obligațiile în raport cu OMC și să nu afecteze aplicarea integrală a prezentei directive.
- (54) În plus, pentru a lua în considerare posibilele evoluții viitoare ale pieței, statelor membre ar trebui să li se permită, de asemenea, să interzică o anumită categorie de produse din tutun sau produse conexe, din motive legate de situația specifică a statului membru în cauză și cu condiția ca dispozițiile să fie justificate de necesitatea de a proteja sănătatea publică, ținând seama de nivelul înalt de protecție atins prin prezenta directivă. Statele membre ar trebui să notifice Comisiei astfel de dispoziții naționale mai stricte.
- (55) Statele membre ar trebui să-și păstreze libertatea de a menține sau de a introduce acte legislative naționale care să se aplice tuturor produselor introduse pe piețele lor naționale pentru aspecte care nu sunt reglementate de prezenta directivă, cu condiția ca actele respective să fie compatibile cu TFUE și să nu pericliteze aplicarea integrală a prezentei directive. Astfel, în aceste condiții, statele membre ar putea, printre altele, să reglementeze sau să interzică accesoriile utilizate pentru produsele din tutun (inclusiv narghilelele) și pentru produsele din plante pentru fumat, precum și să reglementeze sau să interzică produsele al căror aspect este asemănător cu cel al unui tip de produs din tutun sau produs conex. O notificare prealabilă este necesară pentru reglementările naționale de ordin tehnic în temeiul Directivei 98/34/CE.
- (56) Statele membre ar trebui să se asigure că datele cu caracter personal sunt prelucrate doar în conformitate cu reglementările și garanțiile menționate în Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾.
- (57) Prezenta directivă nu aduc atingere legislației Uniunii care reglementează utilizarea și etichetarea organismelor modificate genetic.
- (58) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative ⁽²⁾, statele membre s-au angajat să însoțească, în cazurile justificate, notificarea măsurilor de transpunere cu unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.
- (59) Obligația de a respecta drepturile fundamentale și principiile juridice consfințite în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene nu este modificată prin prezenta directivă. O serie de drepturi fundamentale sunt afectate de prezenta directivă. Prin urmare, este necesar să se asigure faptul că obligațiile impuse producătorilor, importatorilor și distribuitorilor de produse din tutun și produse conexe nu doar garantează un nivel înalt de calitate a sănătății și de protecție a consumatorilor, ci și apără toate celelalte drepturi fundamentale și sunt proporționale în raport cu buna funcționare a pieței interne. Aplicarea prezentei directive ar trebui să respecte dreptul Uniunii și obligațiile internaționale relevante.
- (60) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în ceea ce privește fabricarea, prezentarea și vânzarea produselor din tutun și a produselor conexe, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere dimensiunea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul

⁽¹⁾ Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (JO L 281, 23.11.1995, p. 31).

⁽²⁾ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

subsidiarității, astfel cum este definit la articolul 5 din TUE. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

TITLUL I

DISPOZIȚII COMUNE

Articolul 1

Obiectul

Scopul prezentei directive este apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre privind:

- (a) ingredientele și emisiile produselor din tutun și obligațiile de raportare aferente, incluzând nivelurile maxime ale emisiilor de gudron, nicotină și monoxid de carbon pentru țigarete;
- (b) anumite aspecte ale etichetării și ambalării produselor din tutun, inclusiv avertismentele de sănătate care trebuie să figureze pe pachetele unitare ale produselor din tutun și pe orice ambalaj exterior, precum și trasabilitatea și elementele de securitate care se aplică produselor din tutun menite să asigure conformitatea acestora cu prezenta directivă;
- (c) interdicția introducerii pe piață a tutunului pentru uz oral;
- (d) vânzările transfrontaliere la distanță de produse din tutun;
- (e) obligația de notificare a produselor noi din tutun;
- (f) introducerea pe piață și etichetarea anumitor produse care sunt similare produselor din tutun, și anume țigarele electronice și flacoanele de reumplere și produsele din plante pentru fumat,

pentru a facilita buna funcționare a pieței interne a produselor din tutun și a produselor conexe, vizând un nivel înalt de protecție a sănătății, în special pentru tineri, și pentru a se îndeplini obligațiile Uniunii în temeiul Convenției-cadru pentru controlul tutunului a OMS (CCCT).

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „tutun” înseamnă frunze și alte părți naturale, prelucrate sau neprelucrate, ale plantelor de tutun, inclusiv tutun expandat și reconstituit;
2. „tutun de pipă” înseamnă tutun care poate fi consumat prin intermediul unui proces de combustie și destinat exclusiv pentru a fi utilizat într-o pipă;
3. „tutun de rulat” înseamnă tutun care poate fi utilizat pentru confecționarea de țigarete de către consumatori sau la punctele de vânzare cu amănuntul;
4. „produse din tutun” înseamnă produse care pot fi consumate și care constau, chiar și parțial, în tutun, indiferent dacă este sau nu modificat genetic;
5. „produs din tutun care nu arde” înseamnă un produs din tutun care nu implică un proces de combustie, inclusiv tutunul pentru mestecat, tutunul pentru uz nazal și tutunul pentru uz oral;
6. „tutun pentru mestecat” înseamnă un produs din tutun care nu arde destinat exclusiv pentru a fi mestecat;
7. „tutun pentru uz nazal” înseamnă un produs din tutun care nu arde, care poate fi consumat pe cale nazală;
8. „tutun pentru uz oral” înseamnă toate produsele din tutun pentru uz oral, cu excepția celor destinate a fi inhalate sau mestecate, realizate în întregime sau parțial din tutun, sub formă de pulbere sau particule sau în orice combinație a formelor respective, în special cele prezentate ca săculețe porționate sau săculețe poroase;
9. „produse din tutun pentru fumat” înseamnă produse din tutun altele decât produsele din tutun care nu arde;

10. „țigaretă” înseamnă un rulou de tutun care poate fi consumat prin intermediul unui proces de combustie și este definită în detaliu la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 2011/64/UE a Consiliului (¹);
11. „trabuc” înseamnă un rulou din tutun care poate fi consumat prin intermediul unui proces de combustie și este definit în detaliu la articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2011/64/UE;
12. „țigară de foi” înseamnă un trabuc de dimensiuni mici și este definită în detaliu la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2007/74/CE a Consiliului (²);
13. „tutun pentru narghilea” înseamnă un produs din tutun care poate fi consumat prin intermediul unei narghilele. În sensul prezentei directive, se consideră că tutunul pentru narghilea este un produs din tutun pentru fumat. Dacă un produs poate fi utilizat atât pentru narghilea, cât și pentru rulat, se consideră că este tutun pentru rulat;
14. „nou produs din tutun” înseamnă un produs din tutun care:
 - (a) nu se încadrează în niciuna dintre următoarele categorii: țigarete, tutun de rulat, tutun de pipă, tutun pentru narghilea, trabuc, țigări de foi, tutun de mestecat, tutun pentru uz nazal sau tutun pentru uz oral; și
 - (b) este introdus pe piață după 19 mai 2014;
15. „produs din plante pentru fumat” înseamnă un produs pe bază de plante, ierburi sau fructe care nu conține tutun și care poate fi consumat prin intermediul unui proces de combustie;
16. „țigaretă electronică” înseamnă un produs care poate fi folosit pentru consumul de vapori care conțin nicotină prin intermediul unui muștiuc sau orice componentă a acestui produs, inclusiv un cartuș, un rezervor și dispozitivul fără cartuș sau rezervor. Țigaretele electronice pot fi de unică folosință sau pot fi reumplute prin intermediul unui flacon de reumplere sau rezervor sau pot fi reîncărcate cu cartușe de unică folosință;
17. „flacon de reumplere” înseamnă un recipient cu un lichid care conține nicotină și care poate fi folosit pentru reumplerea unei țigaretă electronice;
18. „ingredient” înseamnă tutun, un aditiv, precum și orice substanță sau element prezent într-un produs din tutun sau produs conex finit, inclusiv hârtia, filtrul, cerneala, capsulele și adevizivii;
19. „nicotină” înseamnă alcaloizi nicotinici;
20. „gudron” înseamnă condensatul anhidru brut de fum, care nu conține nicotină;
21. „emisii” înseamnă substanțe care sunt eliberate atunci când un produs din tutun sau un produs conex este utilizat potrivit destinației sale, cum ar fi substanțele care se găsesc în fum sau substanțele eliberate în timpul procesului de utilizare a produselor din tutun care nu ard;
22. „nivel maxim” sau „nivel maxim al emisiilor” înseamnă conținutul sau emisiile maxime, inclusiv zero, pentru o substanță dintr-un produs din tutun măsurate în miligrame;
23. „aditiv” înseamnă o substanță, alta decât tutunul, care este adăugată unui produs din tutun, unui pachet unitar sau oricărui ambalaj exterior al acestuia;
24. „aromă” înseamnă un aditiv care conferă miros și/sau gust;
25. „aromă caracteristică” înseamnă un miros sau un gust diferit de cel al tutunului care este perceptibil în mod clar, care este determinat de un aditiv sau de o combinație de aditivi, incluzând neexhaustiv fructe, condimente, ierburi, alcool, dulciuri, mentol sau vanilie, și care este perceptibil înainte sau în timpul consumării produsului din tutun;
26. „potențial de dependență” înseamnă potențialul farmacologic al unei substanțe de a cauza dependență, o stare care afectează capacitatea unui individ de a-și controla comportamentul, de regulă printr-un mecanism de recompensă sau de ușurare a simptomelor sevrajului sau ambele;

(¹) Directiva 2011/64/UE a Consiliului din 21 iunie 2011 privind structura și ratele accizelor aplicate tutunului prelucrat (JO L 176, 5.7.2011, p. 24).

(²) Directiva 2007/74/CE a Consiliului din 20 decembrie 2007 privind scutirea de taxa pe valoare adăugată și de accize pentru bunurile importate de către persoanele care călătoresc din țări terțe (JO L 346, 29.12.2007, p. 6).

27. „toxicitate” înseamnă gradul în care o substanță poate determina efecte nocive asupra organismului uman, inclusiv efecte care apar în timp, de obicei prin consumul sau expunerea în mod repetat sau continuu;
28. „modificare substanțială a circumstanțelor” înseamnă o creștere a volumului vânzărilor pe categorii de produse de cel puțin 10 % în cel puțin cinci state membre, pe baza datelor de vânzări transmise în conformitate cu articolul 5 alineatul (6), sau o creștere a nivelului prevalenței utilizării în grupul de consumatori cu vârsta mai mică de 25 de ani cu cel puțin cinci puncte procentuale în cel puțin cinci state membre pentru respectiva categorie de produse pe baza raportului special Eurobarometru 385 din mai 2012 sau pe baza unor studii de prevalență echivalente; în orice caz, se consideră că nu a avut loc o modificare substanțială a circumstanțelor dacă volumul de vânzări al categoriei de produse la nivelul vânzării cu amănuntul nu depășește 2,5 % din volumul total al vânzărilor de produse din tutun de la nivelul Uniunii;
29. „ambalaj exterior” înseamnă orice formă de ambalaj utilizată pentru introducerea pe piață a produselor din tutunul și a produselor conexe și care include un pachet unitar sau o grupare de pachete unitare; foliile transparente nu sunt considerate ambalaj exterior;
30. „pachet unitar” înseamnă cel mai mic ambalaj individual al unui produs din tutun sau produs conex care este introdus pe piață;
31. „pungă” înseamnă un pachet unitar de tutun de rulat, fie sub forma unui buzunar dreptunghiular cu o clapă care acoperă deschizătura, fie sub forma unei pungi care se menține în poziție verticală;
32. „avertisment de sănătate” înseamnă un avertisment privind efectele adverse asupra sănătății umane ale produsului sau alte consecințe nedorite ale consumului acestuia, inclusiv avertismente sub formă de text, avertismentele de sănătate combinate, avertismentele generale și mesajele de informare, în conformitate cu prezenta directivă;
33. „avertisment de sănătate combinat” înseamnă un avertisment de sănătate care combină un avertisment sub formă de text și o fotografie sau ilustrație corespunzătoare, în conformitate cu prezenta directivă;
34. „vânzări transfrontaliere la distanță” înseamnă vânzări la distanță către consumatori atunci când, în momentul în care consumatorul comandă produsul de la un punct de vânzare cu amănuntul, consumatorul se află într-un alt stat membru decât statul membru sau țara terță în care este stabilit punctul de vânzare cu amănuntul respectiv; un punct de vânzare cu amănuntul este considerat ca fiind stabilit într-un stat membru:
 - (a) în cazul unei persoane fizice – dacă aceasta are sediul activităților economice în statul membru respectiv;
 - (b) în alte cazuri – dacă punctul de vânzare cu amănuntul are sediul social, administrația centrală sau sediul activităților economice, inclusiv o sucursală, agenție sau orice altă unitate economică, în statul membru respectiv;
35. „consumator” înseamnă o persoană fizică care acționează în alte scopuri decât comerciale, economice, meșteșugărești sau profesionale;
36. „sistem de verificare a vârstei” înseamnă un sistem informatic care confirmă inechivoc vârsta consumatorului în mod electronic, în conformitate cu cerințele naționale;
37. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care fabrică un produs sau are un produs conceput sau fabricat și comercializează produsul respectiv sub numele sau marca sa;
38. „import de produse din tutun sau de produse conexe” înseamnă intrarea pe teritoriul Uniunii a unor astfel de produse, cu excepția produselor care sunt supuse unei proceduri sau unui regim vamal suspensiv la intrarea în Uniune, precum și scoaterea lor de sub incidența unei proceduri sau a unui regim vamal suspensiv;

39. „importator de produse din tutun sau de produse conexe” înseamnă proprietarul sau persoana care are dreptul de a dispune cu privire la produsele din tutun sau la produsele conexe care au fost aduse pe teritoriul Uniunii;
40. „introducere pe piață” înseamnă punerea produselor, indiferent de locul lor de fabricare, la dispoziția consumatorilor din Uniune, cu sau fără plată, inclusiv prin vânzare la distanță; în cazul vânzărilor transfrontaliere la distanță, produsul este considerat ca fiind introdus pe piață în statul membru în care este situat consumatorul;
41. „punct de vânzare cu amănuntul” înseamnă orice punct de vânzare prin care produsele din tutun sunt introduse pe piață, inclusiv de către o persoană fizică.

TITLUL II

PRODUSE DIN TUTUN

CAPITOLUL I

Ingrediente și emisii

Articolul 3

Nivelurile maxime ale emisiilor de gudron, nicotină, monoxid de carbon și alte substanțe

- (1) Nivelurile emisiilor țigaretelor introduse pe piață sau fabricate în statele membre („niveluri maxime ale emisiilor”) nu sunt mai mari de:
 - (a) 10 mg de gudron per țigaretă;
 - (b) 1 mg de nicotină per țigaretă;
 - (c) 10 mg de monoxid de carbon per țigaretă.
- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a diminua nivelurile maxime ale emisiilor menționate la alineatul (1), atunci când acest lucru este necesar în baza standardelor convenite la nivel internațional.
- (3) Statele membre notifică Comisiei orice nivel maxim al emisiilor pe care îl stabilesc pentru emisiile țigaretelor, altele decât emisiile menționate la alineatul (1), și pentru emisiile altor produse din tutun decât țigaretetele.
- (4) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a integra în dreptul Uniunii standardele asupra cărora au convenit părțile la CCCT sau OMS referitoare la nivelurile maxime ale emisiilor pentru emisiile țigaretelor, altele decât emisiile menționate la alineatul (1), și pentru emisiile produselor din tutun altele decât țigaretetele.

Articolul 4

Metode de măsurare

- (1) Emisiile de gudron, nicotină și monoxid de carbon ale țigaretelor se măsoară pe baza standardului ISO 4387 pentru gudron, a standardului ISO 10315 pentru nicotină și a standardului ISO 8454 pentru monoxid de carbon.
Exactitatea măsurătorilor referitoare la gudron, nicotină și monoxid de carbon se stabilește în conformitate cu standardul ISO 8243.
- (2) Măsurătorile menționate la alineatul (1) se verifică de către laboratoarele autorizate și monitorizate de autoritățile competente ale statelor membre.

Laboratoarele respective nu sunt deținute și nici controlate în mod direct sau indirect de către industria tutunului.

Statele membre trimit Comisiei o listă cu laboratoarele autorizate, precizând criteriile utilizate pentru autorizare și mijloacele de monitorizare aplicate, și actualizează lista respectivă ori de câte ori survine o modificare. Comisia publică listele respective cu laboratoarele autorizate.

- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a adapta metodele de măsurare a emisiilor de gudron, nicotină și monoxid de carbon, atunci când acest lucru este necesar în baza evoluțiilor științifice și tehnice sau a standardelor convenite la nivel internațional.

(4) Statele membre notifică Comisiei orice metodă de măsurare pe care o utilizează pentru emisiile țigaretelor, altele decât emisiile menționate la alineatul (3), și pentru emisiile produselor din tutun altele decât țigaretetele.

(5) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a integra în dreptul Uniunii standardele asupra cărora au convenit părțile la CCCT sau OMS referitoare la metodele de măsurare.

(6) Statele membre pot impune producătorilor și importatorilor de produse din tutun taxe proporționale pentru verificarea măsurătorilor menționate la alineatul (1) de la prezentul articol.

Articolul 5

Raportarea cu privire la ingrediente și emisii

(1) Statele membre solicită producătorilor și importatorilor de produse din tutun să transmită autorităților lor competente următoarele informații, pentru fiecare denumire de marcă și pentru fiecare tip:

(a) o listă care să conțină toate ingredientele, precum și cantitățile corespunzătoare, utilizate la fabricarea produselor din tutun, în ordine descrescătoare a masei fiecărui ingredient inclus în produsele din tutun;

(b) nivelurile emisiilor menționate la articolul 3 alineatele (1) și (4);

(c) acolo unde sunt disponibile, informații cu privire la alte emisii și nivelurile acestora.

Pentru produsele introduse deja pe piață, informațiile respective se transmit până la 20 noiembrie 2016.

Producătorii sau importatorii informează și autoritățile competente din statele membre în cauză în cazul în care compoziția unui produs este modificată astfel încât afectează informațiile furnizate în temeiul prezentului articol.

Pentru un produs nou sau modificat din tutun, informațiile solicitate în temeiul prezentului articol se transmit înainte de introducerea pe piață a produselor respective.

(2) Lista ingredientelor menționată la alineatul (1) litera (a) este însoțită de o declarație care descrie motivele pentru care aceste ingrediente au fost incluse în respectivele produse din tutun. Lista respectivă indică, de asemenea, statutul ingredientelor, inclusiv dacă acestea au fost sau nu înregistrate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾, precum și clasificarea lor în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1272/2008 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁾.

(3) Lista menționată la alineatul (1) litera (a) este însoțită și de datele toxicologice relevante cu privire la ingrediente, în formă arsă sau nearsă, după caz, menționându-se în special efectele lor asupra sănătății consumatorilor și ținând cont, printre altele, de orice efect de dependență.

În plus, pentru țigaretete și tutun de rulat, producătorul sau importatorul transmite un document tehnic care cuprinde o descriere generală a aditivilor utilizați și a proprietăților acestora.

Producătorii și importatorii indică metodele de măsurare a emisiilor utilizate, altele decât cele pentru gudron, nicotină și monoxid de carbon și cele pentru emisiile menționate la articolul 4 alineatul (4). Statele membre pot solicita, de asemenea, ca producătorii sau importatorii să efectueze studii care ar putea fi indicate de autoritățile competente pentru a evalua efectele ingredientelor asupra sănătății, luând în considerare, printre altele, potențialul de dependență și toxicitatea lor.

(4) Statele membre se asigură că informațiile transmise în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol și cu articolul 6 sunt puse la dispoziția publicului pe un site internet. În momentul în care publică informațiile respective, statele membre țin seama în mod corespunzător de necesitatea de a proteja secretele comerciale. Statele membre solicită producătorilor și importatorilor ca, atunci când transmit informațiile prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol și la articolul 6, să precizeze informațiile pe care le consideră a fi secrete comerciale.

(1) Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2006 privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea și restricționarea substanțelor chimice (REACH), de înființare a Agenției Europene pentru Produse Chimice, de modificare a Directivei 1999/45/CE și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 793/93 al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 1488/94 al Comisiei, precum și a Directivei 76/769/CEE a Consiliului și a Directivelor 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE și 2000/21/CE ale Comisiei (JO L 396, 30.12.2006, p. 1).

(2) Regulamentul (CE) nr. 1272/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2008 privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și a amestecurilor, de modificare și de abrogare a Directivelor 67/548/CEE și 1999/45/CE, precum și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1907/2006 (JO L 353, 31.12.2008, p. 1).

(5) Comisia, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, stabilește și, dacă este necesar, actualizează formatul pentru transmiterea și publicarea informațiilor menționate la alineatele (1) și (6) de la prezentul articol și la articolul 6. Respectivle acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

(6) Statele membre solicită producătorilor și importatorilor să transmită studiile interne și externe de care dispun cu privire la cercetarea pieței și preferințele diverselor grupuri de consumatori, incluzând tinerii și fumătorii curenți, referitoare la ingrediente și emisii, precum și rezumatele oricărui studii de piață pe care le realizează atunci când lansează produse noi. De asemenea, statele membre solicită producătorilor și importatorilor să raporteze volumul anual al vânzărilor per marcă și tip, raportate în număr de țigarete sau de kilograme, precum și per stat membru, începând cu 1 ianuarie 2015. Statele membre furnizează orice alte date de care dispun privind volumul vânzărilor.

(7) Toate datele și informațiile de transmis către și de către statele membre în temeiul prezentului articol și al articolului 6 se furnizează în format electronic. Statele membre stochează informațiile în format electronic și asigură comisiei și altor state membre accesul la informațiile respective în scopul aplicării prezentei directive. Statele membre și Comisia se asigură că secretele comerciale și alte informații confidențiale sunt tratate în mod confidențial.

(8) Statele membre pot impune producătorilor și importatorilor de produse din tutun taxe proporționale pentru primirea, stocarea, prelucrarea, analiza și publicarea informațiilor transmise lor în temeiul prezentului articol.

Articolul 6

Lista prioritara a aditivilor și obligațiile de raportare extinsă

(1) Pe lângă obligațiile de raportare prevăzute la articolul 5, obligațiile de raportare extinsă se aplică în cazul anumitor aditivi conținuți în țigarete și tutun pentru rulat care sunt incluse pe o listă prioritara. Comisia adoptă acte de punere în aplicare care să stabilească și, ulterior, să actualizeze o astfel de listă prioritara a aditivilor. Această listă cuprinde aditivii:

- (a) pentru care există indicații inițiale, cercetări sau reglementări în alte jurisdicții, care sugerează că aceștia au una dintre proprietățile stabilite la alineatul (2) literele (a)-(d) de la prezentul articol; și
- (b) care fac parte dintre aditivii cei mai utilizați în mod obișnuit, din punctul de vedere al masei sau al numărului, potrivit ingredientelor raportate în temeiul articolului 5 alineatele (1) și (3).

Respectivle acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2). O primă listă a acestor aditivi se adoptă până la 20 mai 2016 și cuprinde cel puțin 15 aditivi.

(2) Statele membre solicită producătorilor și importatorilor de țigarete și tutun de rulat care conțin un aditiv care este inclus pe lista prioritara prevăzută la alineatul (1) să efectueze studii cuprinzătoare care să examineze pentru fiecare aditiv dacă acesta:

- (a) contribuie la toxicitatea sau la potențialul de dependență al produselor vizate și dacă acest lucru are drept efect creșterea nivelului de toxicitate sau a potențialului de dependență în oricare dintre produsele vizate, într-un mod semnificativ sau măsurabil;
- (b) determină o aromă caracteristică;
- (c) facilitează inhalarea sau absorbția nicotinei; sau
- (d) duce la formarea de substanțe care au proprietăți CMR, în ce cantități și dacă acest lucru are drept efect intensificarea proprietăților CMR ale oricăruia dintre produsele vizate, într-un mod semnificativ sau măsurabil.

(3) Studiile respective țin seama de utilizarea planificată a produselor în cauză și analizează în special emisiile care rezultă în urma procesului de combustie care implică aditivul respectiv. De asemenea, studiile analizează interacțiunea aditivului respectiv cu alte ingrediente conținute de produsele respective. Producătorii sau importatorii care folosesc același aditiv în produsele lor din tutun pot efectua un studiu comun atunci când utilizează aditivul respectiv într-o compoziție comparabilă a produsului.

(4) Producătorii sau importatorii întocmesc un raport privind rezultatele acestor studii. Raportul respectiv conține un rezumat, precum și o prezentare de ansamblu care compilează lucrările științifice disponibile cu privire la aditivul respectiv și rezumă datele interne referitoare la efectele aditivului.

Producătorii sau importatorii transmit aceste rapoarte Comisiei, precum și o copie a acestora autorităților competente din acele state membre în care este introdus pe piață un produs din tutun care conține aditivul respectiv, cel târziu la 18 luni de la data la care aditivul respectiv este inclus în lista prioritară în temeiul alineatului (1). De asemenea, Comisia și statele membre în cauză pot solicita informații suplimentare din partea producătorilor sau importatorilor cu privire la aditivul respectiv. Aceste informații suplimentare se includ în raport.

Comisia și statele membre în cauză pot solicita ca aceste rapoarte să fie evaluate *inter pares* de un organism științific independent, în special în ceea ce privește exhaustivitatea conținutului, metodologia și concluziile lor. Informațiile primite ajută Comisia și statele membre în procesul decizional în conformitate cu articolul 7. Statele membre și Comisia pot impune producătorilor și importatorilor de produse din tutun taxe proporționale pentru evaluările *inter pares* respective.

(5) Întreprinderile mici și mijlocii definite în Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei ⁽¹⁾ sunt scutite de obligațiile prevăzute la prezentul articol în cazul în care un raport privind aditivul respectiv este întocmit de un alt producător sau importator.

Articolul 7

Reglementarea ingredientelor

(1) Statele membre interzic introducerea pe piață a produselor din tutun cu o aromă caracteristică.

Statele membre nu interzic utilizarea aditivilor care sunt esențiali pentru fabricarea produselor din tutun, de exemplu a zahărului menit să înlocuiască zahărul care se pierde în timpul procesului de uscare, cu condiția ca aditivii respectivi să nu imprime produsului o aromă caracteristică și să nu crească în mod semnificativ sau măsurabil potențialul de dependență, toxicitatea sau proprietățile CMR ale produsului din tutun.

Statele membre notifică Comisiei măsurile luate în temeiul prezentului alineat.

(2) Comisia stabilește, la cererea unui stat membru, sau poate stabili, din proprie inițiativă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dacă un produs din tutun intră sau nu sub incidența alineatului (1). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește reglementări uniforme privind procedurile utilizate pentru a determina dacă un produs din tutun intră sau nu sub incidența alineatului (1). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

(4) Se înființează un comitet consultativ independent la nivelul Uniunii. Statele membre și Comisia pot consulta acest comitet înainte de a adopta măsuri în temeiul alineatelor (1) și (2) de la prezentul articol. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește procedurile privind înființarea comitetului și modul său de funcționare.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

(5) Atunci când nivelul conținutului sau concentrația anumitor aditivi sau al unei combinații a acestora a dus la interdicții în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol în cel puțin trei state membre, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a stabili niveluri maxime ale conținutului pentru aditivii respectivi sau pentru combinația de aditivi care determină aroma caracteristică.

(6) Statele membre interzic introducerea pe piață a produselor din tutun care conțin următorii aditivi:

- (a) vitamine sau alți aditivi care creează impresia că un produs din tutun are un efect benefic asupra sănătății sau că prezintă riscuri mai mici pentru sănătate;
- (b) cafeină sau taurină sau alți aditivi și compuși stimulanți care sunt asociați cu energia și vitalitatea;
- (c) aditivi cu proprietăți colorante pentru emisii;

⁽¹⁾ Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei din 6 mai 2003 privind definirea microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii (JO L 124, 20.5.2003, p. 36).

- (d) în cazul produselor din tutun pentru fumat, aditivi care facilitează inhalarea sau absorbția nicotinei; și
- (e) aditivi care au proprietăți CMR în formă nearsă.
- (7) Statele membre interzic introducerea pe piață a produselor din tutun care conțin arome în oricare dintre componentele lor, cum ar fi filtrele, hârtiile, ambalajele, capsulele sau orice caracteristică tehnică care permite modificarea mirosului sau a gustului produselor din tutun respective sau modificarea intensității arderii. Filtrele, hârtiile și capsulele nu conțin tutun sau nicotină.
- (8) Statele membre se asigură că dispozițiile și condițiile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 sunt aplicate produselor din tutun în mod corespunzător.
- (9) Pe baza dovezilor științifice, statele membre interzic introducerea pe piață a produselor din tutun care conțin aditivi în cantități care amplifică efectele toxice, potențialul de dependență sau proprietățile CMR ale unui produs din tutun la momentul consumului în mod semnificativ sau măsurabil.

Statele membre notifică Comisiei măsurile luate de acestea în temeiul prezentului alineat.

- (10) Comisia stabilește, la cererea unui stat membru, sau poate stabili, din proprie inițiativă, prin intermediul unui act de punere în aplicare, dacă un produs din tutun intră sau nu sub incidența alineatului (9). Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2) și se bazează pe cele mai recente dovezi științifice.
- (11) În cazul în care s-a dovedit că un anumit aditiv sau o cantitate a acestuia amplifică efectul toxic sau potențialul de dependență al unui produs din tutun, iar acest lucru a dus la interdicții în temeiul alineatului (9) de la prezentul articol în cel puțin trei state membre, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a stabili niveluri maxime pentru aditivii respectivi. În acest caz, nivelul maxim se stabilește la cel mai mic dintre nivelurile maxime care au stat la baza interdicțiilor naționale menționate la prezentul alineat.
- (12) Produsele din tutun altele decât țigarele și tutunul de rulat sunt exceptate de la interdicțiile menționate la alineatele (1) și (7). Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a retrage respectiva exceptare pentru o anumită categorie de produse, în cazul în care există o modificare substanțială a circumstanțelor, stabilită într-un raport al Comisiei.
- (13) Statele membre și Comisia pot impune taxe proporționale în sarcina producătorilor și importatorilor de produse din tutun pentru a evalua dacă un produs din tutun prezintă o aromă caracteristică, dacă au fost utilizați aditivi interziși sau arome interzise, precum și dacă un produs din tutun conține aditivi în cantități care cresc în mod semnificativ și măsurabil efectul toxic, potențialul de dependență sau proprietățile CMR ale produsului respectiv.
- (14) În ceea ce privește produsele din tutun cu o aromă caracteristică al căror volum al vânzărilor la nivelul întregii Uniuni reprezintă 3 % sau mai mult într-o anumită categorie de produse, dispozițiile prezentului articol se aplică de la 20 mai 2020.
- (15) Prezentul articol nu se aplică tutunului pentru uz oral.

CAPITOLUL II

Etichetare și ambalare

Articolul 8

Dispoziții generale

- (1) Fiecare pachet unitar de produse din tutun și orice ambalaj exterior poartă avertismentul de sănătate prevăzut în prezentul capitol în limba oficială sau în limbile oficiale ale statului membru în care produsul este introdus pe piață.
- (2) Avertismentele de sănătate acoperă întreaga suprafață de pe pachetul unitar sau ambalajul exterior care este rezervată lor și nu fac obiectul unor comentarii, parafrazări sau trimiteri, sub nicio formă.
- (3) Statele membre se asigură că avertismentele de sănătate de pe un pachet unitar și de pe orice ambalaj exterior sunt tipărite astfel încât să nu poată fi îndepărtate, să nu poată fi șterse și să fie integral vizibile, inclusiv prin faptul că nu sunt ascunse sau întrerupte parțial sau total de timbre fiscale, marcaje de preț, elemente de securitate, înfășurări, învelitori, cutii sau alte elemente, atunci când produsele din tutun sunt introduse pe piață. Pe pachetele unitare de produse din tutun altele decât țigarete și tutun de rulat ambalat în pungi, avertismentele de sănătate pot fi aplicate cu ajutorul autocolantelor, cu condiția ca acestea să fie nedetașabile. Avertismentele de sănătate rămân intacte la deschiderea pachetului unitar, în

afara cazului pachetelor cu capac cu clapă superioară basculantă, pentru care avertismentele de sănătate pot fi rupte la deschiderea pachetului, dar numai într-un mod care să asigure integritatea grafică și vizibilitatea textului, a fotografiilor și a informațiilor referitoare la renunțare.

(4) Avertismentele de sănătate nu ascund sau întrerup în niciun fel timbrele fiscale, marcajele de preț, marcajele de urmărire și asigurare a trasabilității sau elementele de securitate de pe pachetele unitare.

(5) Dimensiunile avertismentelor de sănătate prevăzute la articolele 9, 10, 11 și 12 se calculează în raport cu suprafața în cauză atunci când pachetul este închis.

(6) Avertismentele de sănătate se încadrează cu un chenar negru cu lățimea de 1 mm care este inclus în interiorul suprafeței rezervate pentru avertismente, cu excepția avertismentelor de sănătate menționate la articolul 11.

(7) Atunci când adaptează un avertisment de sănătate în temeiul articolului 9 alineatul (5), al articolului 10 alineatul (3) și al articolului 12 alineatul (3), Comisia se asigură că acesta are caracter factual sau că statele membre în cauză au posibilitatea de a alege între două avertismente, dintre care unul are caracter factual.

(8) Imaginile de pe pachetele unitare și de pe orice ambalaj exterior care vizează consumatorii din Uniune sunt în conformitate cu dispozițiile prezentului capitol.

Articolul 9

Avertismente generale și mesaje de informare în cazul produselor din tutun pentru fumat

(1) Fiecare pachet unitar și orice ambalaj exterior de produse din tutun pentru fumat poartă unul dintre următoarele avertismente generale:

„Fumatul ucide – renunță acum”

sau

„Fumatul ucide”.

Statele membre hotărăsc care dintre avertismentele generale menționate la primul paragraf se utilizează.

(2) Fiecare pachet unitar și orice ambalaj exterior de produse din tutun pentru fumat poartă următorul mesaj de informare:

„Fumul de tutun conține peste 70 de substanțe care cauzează cancer”.

(3) Pentru pachetele de țigarete și pentru tutunul de rulat ambalat în pachete paralelipipedice, avertismentul general apare pe partea inferioară a uneia dintre suprafețele laterale ale pachetelor unitare, iar mesajul de informare apare pe partea inferioară a celeilalte suprafețe laterale. Aceste avertismente de sănătate au o lățime minimă de 20 mm.

Pentru pachetele sub forma unei cutii cu capac rabatabil în cazul cărora suprafața laterală este despărțită în două în momentul deschiderii pachetului, avertismentul general și mesajul de informare apar în întregime pe partea cea mai mare dintre cele două suprafețe despărțite. Avertismentul general apare de asemenea pe partea interioară a suprafeței superioare care este vizibilă atunci când pachetul este deschis.

Suprafețele laterale ale acestui tip de pachet au o înălțime de cel puțin 16 mm.

Pentru tutunul de rulat comercializat în pungi, avertismentul general și mesajul de informare apar pe suprafețele care asigură vizibilitatea deplină a avertismentelor de sănătate respective. Pentru tutunul de rulat ambalat în pachete cilindrice, avertismentul general apare pe suprafața exterioară a capacului, iar mesajul de informare pe suprafața interioară a capacului.

Atât avertismentul general, cât și mesajul de informare acoperă 50 % din suprafețele pe care sunt tipărite.

- (4) Avertismentul general și mesajul de informare menționate la alineatele (1) și (2):
- (a) se tipăresc cu caractere Helvetica aldine negre, pe fond alb. Pentru a ține seama de cerințele lingvistice, statele membre pot determina mărimea caracterelor, cu condiția ca mărimea caracterelor specificată în dreptul intern să garanteze că textul relevant ocupă cât mai mult posibil din suprafața rezervată avertismentelor de sănătate respective; și
 - (b) se centrează în suprafața rezervată acestora, iar pe pachetele paralelipipedice și pe orice ambalaj exterior se dispun în paralel cu marginea laterală a pachetului unitar sau a ambalajului exterior.
- (5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a adapta textul mesajului de informare menționat la alineatul (2) la evoluțiile științifice și de pe piață.
- (6) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, poziția exactă a avertismentului general și a mesajului de informare pe tutunul de rulat comercializat în pungi, în funcție de diferitele forme ale acestor pungi.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

Articolul 10

Avertismentele de sănătate combinate în cazul produselor din tutun pentru fumat

- (1) Fiecare pachet unitar și orice ambalaj exterior de produse din tutun pentru fumat poartă avertismente de sănătate combinate. Avertismentele de sănătate combinate:
- (a) cuprind unul dintre avertismentele sub formă de text menționate în anexa I și o fotografie color corespunzătoare specificată în galeria de imagini din anexa II;
 - (b) includ informații privind renunțarea la fumat cum ar fi numere de telefon, adrese de e-mail sau site-uri de internet menite să informeze consumatorii cu privire la programele disponibile pentru a ajuta persoanele care doresc să renunțe la fumat;
 - (c) acoperă 65 % din aria externă atât a suprafeței anterioare, cât și a celei posterioare, ale pachetului unitar și ale oricărui ambalaj exterior. Pachetele cilindrice afișează două avertismente de sănătate combinate, amplasate la distanță egală unul față de celălalt, fiecare acoperind 65 % din jumătatea suprafeței curbe care îi revine;
 - (d) sunt compuse din același avertisment sub formă de text și aceeași fotografie color corespunzătoare pe ambele fețe ale pachetului unitar și pe orice ambalaj exterior;
 - (e) apar la marginea superioară a unui pachet unitar și a oricărui ambalaj exterior și se poziționează în aceeași direcție ca orice altă informație care figurează pe suprafața ambalajului. În statele membre în care timbrele fiscale sau marcajele de identificare naționale utilizate în scopuri fiscale rămân obligatorii, se pot aplica excepții temporare de la obligația privind poziția avertismentului de sănătate combinat, după cum urmează:
 - (i) în cazul în care timbrul fiscal sau marcajul de identificare național utilizat în scopuri fiscale este dispus la marginea superioară a unui pachet unitar din carton, avertismentul de sănătate combinat care apare pe suprafața posterioară poate fi poziționat imediat sub timbrul fiscal sau marcajul de identificare național;
 - (ii) în cazul în care un pachet unitar este confecționat din material moale, statele membre pot permite ca o suprafață rectangulară să fie rezervată pentru timbrul fiscal sau marcajul de identificare național utilizat în scopuri fiscale, a cărei înălțime să nu depășească 13 mm între marginea superioară a pachetului și partea superioară a avertismentului de sănătate combinat.

Excepțiile menționate la punctele (i) și (ii) se aplică pe o perioadă de trei ani de la 20 mai 2016. Denumirile sau însemnele de marcă nu se poziționează deasupra avertismentelor de sănătate;

- (f) sunt reproduse în conformitate cu formatul, dispoziția, aspectul și proporțiile specificate de către Comisie în temeiul alineatului (3);

(g) în cazul pachetelor unitare de țigarete, respectă următoarele dimensiuni:

(i) înălțimea: cel puțin 44 mm;

(ii) lățimea: cel puțin 52 mm.

(2) Avertismentele de sănătate combinate se grupează în trei seturi în conformitate cu anexa II și fiecare set se utilizează într-un anumit an și se alternează anual. Statele membre se asigură că fiecare avertisment de sănătate combinat, disponibil pentru a fi utilizat într-un anumit an, este afișat, pe cât posibil, de un număr egal de ori pentru fiecare marcă de produse din tutun.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27, pentru:

(a) a adapta avertismentele sub formă de text cuprinse în lista din anexa I luând în considerare progresele științifice și evoluțiile pieței;

(b) a stabili și adapta galeria de imagini menționată la alineatul (1) litera (a) de la prezentul articol luând în considerare progresele științifice și evoluțiile pieței.

(4) Comisia definește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, specificațiile tehnice pentru dispoziția, aspectul și forma avertismentelor de sănătate combinate, ținând seama de diferitele forme ale pachetelor.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

Articolul 11

Etichetarea produselor din tutun pentru fumat, altele decât țigarele, tutunul de rulat și tutunul pentru narghilea

(1) Statele membre pot excepta produsele din tutun pentru fumat, altele decât țigarele, tutunul de rulat și tutunul pentru narghilea, de la obligațiile de a purta mesajul de informare menționat la articolul 9 alineatul (2) și avertismentele de sănătate combinate menționate la articolul 10. În acest caz și în plus față de avertismentul general specificat la articolul 9 alineatul (1), fiecare pachet unitar și orice ambalaj exterior al acestor produse poartă unul dintre avertismentele sub formă de text incluse în lista din anexa I. Avertismentul general specificat la articolul 9 alineatul (1) include o trimitere la serviciile de renunțare menționate la articolul 10 alineatul (1) litera (b).

Avertismentul general apare pe suprafața cea mai vizibilă a pachetului unitar și pe orice ambalaj exterior.

Statele membre se asigură că fiecare avertisment sub formă de text este afișat, pe cât posibil, de un număr egal de ori pentru fiecare marcă de astfel de produse. Avertismentele sub formă de text apar pe suprafața următoare în ordinea vizibilității a pachetului unitar și a oricărui ambalaj exterior.

Pentru pachetele unitare cu capac rabatabil, suprafața următoare în ordinea vizibilității este cea care devine vizibilă la deschiderea pachetului.

(2) Avertismentul general menționat la alineatul (1) acoperă 30 % din suprafața relevantă a pachetului unitar sau a oricărui ambalaj exterior. Acest procent este mărit la 32 % în cazul statelor membre cu două limbi oficiale și la 35 % în cazul statelor membre cu mai mult de două limbi oficiale.

(3) Avertismentul sub formă de text menționat la alineatul (1) acoperă 40 % din suprafața relevantă a pachetului unitar sau a oricărui ambalaj exterior. Acest procent este mărit la 45 % în cazul statelor membre cu două limbi oficiale și la 50 % în cazul statelor membre cu mai mult de două limbi oficiale.

(4) În cazul în care avertismentele de sănătate menționate la alineatul (1) urmează să fie amplasate pe o suprafață care depășește 150 cm², avertismentele acoperă o suprafață de 45 cm². Această suprafață este mărită la 48 cm² în cazul statelor membre cu două limbi oficiale și la 52,5 cm² în cazul statelor membre cu mai mult de două limbi oficiale.

(5) Avertismentele de sănătate menționate la alineatul (1) sunt în conformitate cu cerințele de la articolul 9 alineatul (4). Textul avertismentelor de sănătate este paralel cu textul principal de pe suprafața rezervată pentru avertismentele respective.

Avertismentele de sănătate se încadrează cu un chenar negru cu lățimea de minimum 3 mm și de maximum 4 mm. Acest chenar apare în exteriorul suprafeței rezervate pentru avertismentul de sănătate.

(6) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 27 în vederea retragerii posibilității de a acorda excepții pentru orice categorie anume de produse menționată la alineatul (1), în cazul în care există o modificare substanțială a circumstanțelor, stabilită într-un raport al Comisiei pentru categoria de produse în cauză.

Articolul 12

Etichetarea produselor din tutun care nu arde

(1) Fiecare pachet unitar și orice ambalaj exterior al produselor din tutun care nu arde poartă următorul avertisment de sănătate:

„Acest produs din tutun dăunează sănătății și creează dependență”.

(2) Avertismentul de sănătate menționat la alineatul (1) este în conformitate cu cerințele de la articolul 9 alineatul (4). Textul avertismentelor de sănătate este paralel cu textul principal de pe suprafața rezervată pentru avertismentele respective.

În plus, avertismentul:

(a) apare pe cele mai mari două suprafețe ale pachetului unitar și ale oricărui ambalaj exterior;

(b) acoperă 30 % din suprafețele pachetului unitar și ale oricărui ambalaj exterior. Acest procent este mărit la 32 % în cazul statelor membre cu două limbi oficiale și la 35 % în cazul statelor membre cu mai mult de două limbi oficiale.

(3) Comisia are competența să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a adapta textul avertismentului de sănătate menționat la alineatul (1) la evoluțiile științifice.

Articolul 13

Prezentarea produsului

(1) Etichetarea unui pachet unitar și a oricărui ambalaj exterior și a produsului din tutun însuși nu include nicio caracteristică și niciun element care:

(a) promovează un produs din tutun sau încurajează consumul lui prin crearea unei impresii eronate cu privire la caracteristicile, efectele asupra sănătății, riscurile sau emisiile acestuia; etichetele nu includ nicio informație în legătură cu conținutul de nicotină, gudron sau monoxid de carbon al produsului din tutun;

(b) sugerează că un anumit produs din tutun este mai puțin dăunător decât altele sau că are drept scop reducerea efectului unor componente dăunătoare ale fumului sau că are proprietăți vitalizante, energizante, de vindecare, de întinerire, naturale, organice sau că are alte efecte benefice asupra sănătății sau stilului de viață;

(c) se referă la gust, miros, aromatizanți sau alți aditivi sau la absența acestora;

(d) se aseamănă cu un produs alimentar sau cosmetic;

(e) sugerează că un anumit produs din tutun are o biodegradabilitate mai bună sau alte avantaje de mediu.

(2) Pachetul unitar și orice ambalaj exterior nu creează impresia unor avantaje economice prin includerea unor bonuri imprimate, oferte de reducere, de distribuire gratuită, oferte de tipul „două produse la prețul unui singur” sau alte oferte similare.

(3) Elementele și caracteristicile interzise în temeiul alineatelor (1) și (2) pot include, dar nu sunt limitate la texte, simboluri, denumiri, mărci comerciale, semne figurative sau alte semne.

*Articolul 14***Aspectul și conținutul pachetelor unitare**

(1) Pachetele unitare de țigarete au o formă paralelipipedică. Pachetele unitare de tutun de rulat au o formă paralelipipedică sau cilindrică sau forma unei pungi. Un pachet unitar de țigarete include cel puțin 20 de țigarete. Un pachet unitar de tutun de rulat conține cel puțin 30 g de tutun.

(2) Un pachet unitar de țigarete poate fi din carton sau din material moale și nu are o deschizătură care să poată fi reînchisă sau resigilată după ce este deschisă prima oară, alta decât capacul cu clapă superioară basculantă și capacul rabatabil al cutiei cu capac lateral. Pentru pachetele cu capac cu clapă superioară basculantă sau rabatabil, capacul se fixează numai de partea posterioară a pachetului unitar.

*Articolul 15***Trasabilitatea**

(1) Statele membre se asigură că toate pachetele unitare de produse din tutun sunt marcate cu un identificator unic. Pentru a asigura integritatea identificatorului unic, acesta se tipărește sau se fixează astfel încât să nu poată fi îndepărtat, să nu poată fi șters și să nu fie în niciun fel ascuns sau întrerupt, inclusiv prin intermediul timbrelor fiscale și al marcajelor de preț sau prin deschiderea pachetului unitar. În cazul produselor din tutun fabricate în afara Uniunii, obligațiile prevăzute la prezentul articol se aplică doar celor destinate sau introduse pe piața Uniunii.

(2) Identificatorul unic permite stabilirea următoarelor elemente:

(a) data și locul de fabricare;

(b) fabrica;

(c) utilajul utilizat la fabricarea produselor din tutun;

(d) schimbul de lucru sau ora fabricării;

(e) descrierea produsului;

(f) piața de destinație pentru vânzare cu amănuntul;

(g) ruta de transport preconizată;

(h) dacă este cazul, importatorul în Uniune;

(i) ruta efectivă de transport de la fabricare până la primul punct de vânzare cu amănuntul, inclusiv toate depozitele utilizate, precum și data transportului, destinația, punctul de plecare și destinatarul;

(j) identitatea tuturor cumpărătorilor, de la fabricare până la primul punct de vânzare cu amănuntul; și

(k) factura, numărul de ordine și evidențele plăților pentru toți cumpărătorii de la fabricare până la primul punct de vânzare cu amănuntul.

(3) Informațiile menționate la alineatul (2) literele (a), (b), (c), (d), (e), (f), (g) și, după caz, (h) fac parte din identificatorul unic.

(4) Statele membre se asigură că informațiile menționate la alineatul (2) literele (i), (j) și (k) sunt accesibile prin mijloace electronice prin intermediul unui link către identificatorul unic.

(5) Statele membre se asigură că toți operatorii economici implicați în comerțul cu produse din tutun, de la producător până la ultimul operator economic înainte de primul punct de vânzare cu amănuntul, înregistrează intrarea tuturor pachetelor unitare aflate în posesia lor, precum și toate mișcările intermediare și ieșirea finală a pachetelor unitare din posesia lor. Această obligație poate fi îndeplinită prin marcarea și înregistrarea ambalajelor sub formă agregată, precum cartușe, baxuri sau paleți, cu condiția ca urmărirea și asigurarea trasabilității tuturor pachetelor unitare să fie în continuare posibile.

(6) Statele membre se asigură că toate persoanele fizice și juridice implicate în lanțul de aprovizionare al produselor din tutun țin o evidență completă și exactă a tuturor tranzacțiilor relevante.

(7) Statele membre se asigură că producătorii de produse din tutun oferă tuturor operatorilor economici implicați în comerțul cu produse din tutun de la producător până la ultimul operator economic înainte de primul punct de vânzare cu amănuntul, inclusiv importatori, depozite și întreprinderi de transport, echipamentele necesare pentru înregistrarea produselor din tutun achiziționate, vândute, depozitate, transportate sau altfel manipulate. Echipamentele respective sunt capabile să citească și să transmită datele înregistrate prin mijloace electronice la o unitate de stocare de date în temeiul alineatului (8).

(8) Statele membre se asigură că producătorii și importatorii de produse din tutun încheie contracte de stocare de date cu părți terțe independente cu scopul de a găzdui unitatea de stocare de date pentru toate datele relevante. Unitatea de stocare de date este situată fizic pe teritoriul Uniunii. Caracterul adecvat al părții terțe, în special independența sa și capacitățile sale tehnice, precum și contractul de stocare de date, se aprobă de către Comisie.

Activitățile părții terțe se monitorizează de către un auditor extern, care este propus și remunerat de către producătorul de produse din tutun și autorizat de Comisie. Auditorul extern înaintează un raport anual către autoritățile competente și către Comisie, evaluând în special orice abatere în ceea ce privește accesul.

Statele membre se asigură că Comisia, autoritățile competente ale statelor membre și auditorul extern au acces deplin la unitățile de stocare de date. În cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia sau statele membre pot acorda producătorilor sau importatorilor acces la datele stocate, cu condiția ca informațiile sensibile din punct de vedere comercial să rămână protejate în mod corespunzător, în conformitate cu dreptul relevant al Uniunii și cel național.

(9) Datele înregistrate nu pot fi modificate sau șterse de către niciun operator economic implicat în comerțul cu produse din tutun.

(10) Statele membre se asigură că datele cu caracter personal sunt prelucrate doar în conformitate cu reglementările și măsurile asiguratorii prevăzute în Directiva 95/46/CE.

(11) Comisia, prin intermediul unor acte de punere în aplicare:

(a) stabilește standardele tehnice pentru instituirea și funcționarea sistemelor de urmărire și asigurare a trasabilității în conformitate cu prezentul articol, inclusiv marcarea cu un identificator unic, înregistrarea, transmiterea, prelucrarea și stocarea datelor și accesul la datele stocate;

(b) stabilește standardele tehnice care asigură că sistemele utilizate pentru identificatorul unic și funcțiile conexe sunt pe deplin compatibile între ele în întreaga Uniune.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

(12) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a defini elementele cheie ale contractelor de stocare de date menționate la alineatul (8) de la prezentul articol, precum durata, posibilitatea de reînnoire, cunoștințele de specialitate necesare sau confidențialitatea, inclusiv monitorizarea și evaluarea periodică a contractelor respective.

(13) Alineatele (1)-(10) se aplică țigaretelor și tutunului de rulat de la 20 mai 2019, iar produselor din tutun altele decât țigaretetele și tutunul de rulat de la 20 mai 2024.

Articolul 16

Elementul de securitate

(1) Pe lângă identificatorul unic menționat la articolul 15, statele membre solicită ca toate pachetele unitare de produse din tutun care sunt introduse pe piață să poarte un element de securitate inviolabil, compus din elemente vizibile și invizibile. Elementul de securitate se tipărește sau se fixează astfel încât să nu poată fi îndepărtat, să nu poată fi șters și să nu fie în niciun fel ascuns sau întrerupt, inclusiv prin intermediul timbrei fiscale și al marcajelor de preț sau al altor elemente impuse prin legislație.

Statele membre în care există obligativitatea timbrei fiscale sau a marcajelor de identificare naționale utilizate în scopuri fiscale pot permite utilizarea acestora pentru elementul de securitate, cu condiția ca timbrele fiscale sau marcajele de identificare naționale să îndeplinească toate funcțiile și standardele tehnice prevăzute la prezentul articol.

(2) Comisia, prin intermediul actelor de punere în aplicare, definește standardele tehnice pentru elementul de securitate și posibila lor rotație și le adaptează la evoluțiile științifice, tehnice și ale pieței.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

(3) Alineatul (1) se aplică țigaretelor și tutunului de rulat de la 20 mai 2019, iar produselor din tutun altele decât țigaretetele și tutunul de rulat de la 20 mai 2024.

CAPITOLUL III

Tutunul pentru uz oral, vânzări transfrontaliere la distanță de produse din tutun și noi produse din tutun

Articolul 17

Tutunul pentru uz oral

Statele membre interzic introducerea pe piață a tutunului pentru uz oral, fără a aduce atingere articolului 151 din Actul de aderare a Austriei, Finlandei și Suediei.

Articolul 18

Vânzări transfrontaliere la distanță de produse din tutun

(1) Statele membre pot interzice vânzările transfrontaliere la distanță de produse din tutun către consumatori. Statele membre cooperează pentru a preveni aceste vânzări. Punctele de vânzare cu amănuntul care desfășoară vânzări transfrontaliere la distanță de produse din tutun nu pot aproviziona cu astfel de produse consumatorii din statele membre în care aceste vânzări au fost interzise. Statele membre care nu interzic astfel de vânzări impun punctelor de vânzare cu amănuntul care intenționează să desfășoare vânzări transfrontaliere la distanță către consumatori situați în Uniune să se înregistreze la autoritățile competente în statul membru în care este stabilit punctul de vânzare cu amănuntul și în statul membru în care sunt situați consumatorii efectivi sau potențiali. Punctele de vânzare cu amănuntul stabilite în afara Uniunii trebuie să se înregistreze la autoritățile competente din statul membru în care sunt situați consumatorii efectivi sau potențiali. Toate punctele de vânzare cu amănuntul care intenționează să desfășoare vânzări transfrontaliere la distanță transmit autorităților competente, în momentul înregistrării, cel puțin următoarele informații:

- (a) numele sau denumirea societății și adresa permanentă a locului de activitate de unde vor fi furnizate produsele din tutun;
- (b) data începerii activității de oferire a produselor din tutun spre a fi vândute transfrontalier la distanță consumatorilor prin intermediul serviciilor societății informaționale, astfel cum sunt definite la articolul 1 punctul 2 din Directiva 98/34/CE;
- (c) adresa site-ului sau a site-urilor internet utilizate în scopul respectiv și toate informațiile relevante necesare pentru a identifica site-ul sau site-urile internet respective.

(2) Autoritățile competente ale statelor membre garantează accesul consumatorilor la lista tuturor punctelor de vânzare cu amănuntul înregistrate pe teritoriul lor. În momentul punerii la dispoziție a listei respective, statele membre se asigură că reglementările și măsurile asigurătorii din Directiva 95/46/CE sunt respectate. Punctele de vânzare cu amănuntul pot începe introducerea pe piață a produselor din tutun prin vânzări transfrontaliere la distanță în momentul în care au primit confirmarea înregistrării lor la autoritățile naționale competente relevante.

(3) Statele membre de destinație a produselor din tutun vândute prin vânzări transfrontaliere la distanță pot solicita ca punctul de vânzare cu amănuntul furnizor să desemneze o persoană fizică responsabilă de verificarea – înainte ca produsele din tutun să ajungă la consumator – a faptului că acestea respectă dispozițiile naționale adoptate în temeiul prezentei directive în statul membru de destinație, dacă o astfel de verificare este necesară pentru a se asigura conformitatea și a se facilita asigurarea aplicării.

(4) Punctele de vânzare cu amănuntul care desfășoară vânzări transfrontaliere la distanță folosesc un sistem de verificare a vârstei, care verifică, în momentul vânzării, îndeplinirea de către consumatorul care efectuează achiziția a cerinței privind vârsta minimă prevăzute în dreptul intern al statului membru de destinație. Punctul de vânzare cu amănuntul sau persoana fizică desemnată în temeiul alineatului (3) prezintă autorităților competente ale statului membru respectiv o descriere a detaliilor și a funcționării sistemului de verificare a vârstei.

(5) Punctele de vânzare cu amănuntul prelucrează datele cu caracter personal ale consumatorului doar în conformitate cu Directiva 95/46/CE, iar datele respective nu se comunică producătorului de produse din tutun sau societăților care fac parte din același grup de societăți sau oricăror alte părți terțe. Datele cu caracter personal nu se utilizează și nu se transferă în alte scopuri decât achiziția efectivă. Această cerință se aplică și în cazul în care punctul de vânzare cu amănuntul aparține producătorului de produse din tutun.

Articolul 19

Notificarea noilor produse din tutun

(1) Statele membre solicită producătorilor și importatorilor de noi produse din tutun să notifice autorităților competente ale statelor membre orice astfel de nou produs din tutun pe care intenționează să îl introducă pe piețele naționale. Notificarea se transmite în format electronic cu șase luni înainte de data preconizată pentru introducerea pe piață. Aceasta se însoțește de o descriere detaliată a noului produs din tutun în cauză, precum și de instrucțiuni privind utilizarea sa și informații privind ingredientele și emisiile în conformitate cu articolul 5. Producătorii și importatorii care notifică un nou produs din tutun furnizează, de asemenea, autorităților competente:

- (a) studii științifice disponibile privind toxicitatea, potențialul de dependență și atractivitatea noului produs din tutun, în special în ceea ce privește ingredientele și emisiile sale;
- (b) studii, rezumate ale acestora și cercetări de piață disponibile privind preferințele diverselor grupuri de consumatori, incluzând tinerii și fumătorii curenți;
- (c) alte informații relevante și disponibile, inclusiv o analiză a raportului riscuri/beneficii pentru produs, a efectelor așteptate privind renunțarea la consumul de tutun, a efectelor așteptate privind incidența consumului de tutun și a percepțiilor anticipate ale consumatorului.

(2) Statele membre solicită ca producătorii și importatorii de noi produse din tutun să transmită autorităților lor competente orice informație nouă sau actualizată privind studiile, cercetările și alte informații menționate la alineatul (1) literele (a)-(c). Statele membre pot să solicite producătorilor sau importatorilor de noi produse din tutun să efectueze teste suplimentare sau să transmită informații suplimentare. Statele membre pun la dispoziția Comisiei toate informațiile primite în temeiul prezentului articol.

(3) Statele membre pot să introducă un sistem pentru autorizarea noilor produse din tutun. Statele membre pot să impună producătorilor și importatorilor o taxă proporțională pentru autorizarea respectivă.

(4) Noile produse din tutun introduse pe piață respectă cerințele stabilite în prezenta directivă. Determinarea dispozițiilor din prezenta directivă care sunt aplicabile în cazul noilor produse din tutun se face în funcție de încadrarea produselor respective la definiția produsului din tutun care nu arde sau la definiția produsului din tutun pentru fumat.

TITLUL III

ȚIGARETE ELECTRONICE ȘI PRODUSELE DIN PLANTE PENTRU FUMAT

Articolul 20

Țigaretel electronice

(1) Statele membre se asigură că țigaretel electronice și flacoanele de reumplere nu sunt introduse pe piață decât în cazul în care respectă prezenta directivă și dispozițiile restului legislației relevante a Uniunii.

Prezenta directivă nu se aplică țigaretelor electronice și flacoanelor de reumplere care fac obiectul unei obligații de autorizare în temeiul Directivei 2001/83/CE sau care fac obiectul cerințelor prevăzute în Directiva 93/42/CEE.

(2) Producătorii și importatorii de țigaretă electronică și de flacoane de reumplere notifică autoritățile competente ale statelor membre cu privire la orice astfel de produs pe care intenționează să îl introducă pe piață. Notificarea respectivă se transmite în formă electronică, cu șase luni înaintea datei vizate pentru introducerea pe piață. În cazul țigaretelor electronice și al flacoanelor de reumplere deja introduse pe piață la 20 mai 2016, notificarea se transmite în termen de șase luni de la data respectivă. Se transmite o nouă notificare pentru fiecare modificare substanțială a produsului.

În funcție de categoria de produse, respectiv dacă este vorba de o țigaretă electronică sau de un flacon de reumplere, notificarea conține următoarele informații:

- (a) denumirea și informațiile de contact ale producătorului, ale unei persoane juridice sau fizice responsabile din interiorul Uniunii și, după caz, ale importatorului în Uniune;
- (b) lista tuturor ingredientelor care alcătuiesc produsul și a emisiilor rezultate în urma utilizării acestuia, pe denumiri de mărci și pe tipuri, cu includerea cantităților aferente;
- (c) date toxicologice privind ingredientele și emisiile produsului, inclusiv în situațiile în care ingredientele fac obiectul încălzirii, menționând în special efectele acestora asupra sănătății consumatorilor în urma inhalării și luând în considerare, printre altele, orice eventual efect de dependență;
- (d) informații cu privire la doza de nicotină și la cantitatea de nicotină absorbită în momentul consumului în condiții de utilizare normală sau în condiții care pot fi prevăzute în mod rezonabil;
- (e) o descriere a componentelor produsului, inclusiv, dacă este cazul, a mecanismului de deschidere și de reumplere a țigaretăi electronice sau a flacoanelor de reumplere;
- (f) o descriere a procesului de producție, inclusiv dacă acesta presupune o producție de serie, și o declarație că procesul de producție asigură conformitatea cu cerințele prevăzute la prezentul articol;
- (g) o declarație că producătorul și importatorul dețin responsabilitatea deplină pentru calitatea și siguranța produsului, atunci când este introdus pe piață și utilizat în condiții normale sau în condiții care pot fi prevăzute în mod rezonabil.

În cazul în care statele membre consideră că informațiile transmise sunt incomplete, ele au dreptul de a solicita completarea informațiilor în cauză.

Statele membre pot impune producătorilor și importatorilor taxe proporționale pentru primirea, stocarea, prelucrarea și analizarea informațiilor care le sunt transmise.

(3) Statele membre se asigură că:

- (a) lichidele care conțin nicotină nu sunt introduse pe piață decât în flacoane de reumplere dedicate, cu un volum maxim de 10 ml, în țigaretă electronică de unică folosință sau în cartușe de unică folosință, precum și că volumul maxim al cartușelor și al rezervoarelor nu depășește 2 ml;
- (b) lichidul care conține nicotină nu conține nicotină peste nivelul de 20 mg/ml;
- (c) lichidul care conține nicotină nu conține aditivi menționați la articolul 7 alineatul (6);
- (d) se utilizează doar ingrediente de puritate ridicată la fabricarea lichidelor care conțin nicotină. Alte substanțe în afara ingredientelor menționate la alineatul (2) al doilea paragraf litera (b) de la prezentul articol nu sunt prezente decât la nivel de urme, dacă prezența unor astfel de urme nu poate fi evitată tehnic în cadrul procesului de fabricație;

- (e) cu excepția nicotinei, în lichidele care conțin nicotină nu se folosesc ingrediente care să prezinte riscuri pentru sănătatea umană, fie că sunt sau nu supuse încălzirii;
- (f) țigarele electronice eliberează în mod constant dozele de nicotină în condiții de utilizare normală;
- (g) țigarele electronice și flacoanele de reumplere sunt astfel fabricate încât să se prevină intervenția necorespunzătoare asupra acestor produse și manipularea necorespunzătoare de către copii, sunt protejate împotriva casabilității, precum și a scurgerilor de lichide și sunt prevăzute cu un mecanism care asigură reumplerea fără scurgere de lichide.

(4) Statele membre se asigură că:

(a) pachetele unitare de țigarete electronice și de flacoane de reumplere includ un pliant cu:

- (i) instrucțiunile de utilizare și păstrare, care precizează că utilizarea produsului nu este recomandată tinerilor și nefumătorilor;
- (ii) contraindicațiile;
- (iii) avertismentele pentru grupurile de risc specifice;
- (iv) eventualele efecte adverse;
- (v) potențialul de dependență și toxicitate; și
- (vi) informațiile de contact ale producătorului sau ale importatorului și ale unei persoane de contact, fizice sau juridice, din interiorul Uniunii;

(b) pachetele unitare și orice ambalaj exterior al țigaretelor electronice și al flacoanelor de reumplere:

- (i) includ lista tuturor ingredientelor care alcătuiesc produsul, în ordine descrescătoare a masei, precum și informații privind conținutul de nicotină al produsului și nicotina eliberată per doză, numărul lotului și recomandarea de a nu lăsa produsul la îndemâna copiilor;
- (ii) fără a aduce atingere punctului (i) de la prezenta literă, nu includ elemente sau caracteristici la care se face referire la articolul 13, cu excepția articolului 13 alineatul (1) literele (a) și (c) în ceea ce privește informațiile privind conținutul de nicotină și aromele; și
- (iii) afișează unul dintre următoarele avertismente de sănătate:

„Acest produs conține nicotină. Nicotina generează un grad ridicat de dependență. Nu se recomandă utilizarea produsului de către nefumători.”

sau

„Acest produs conține nicotină. Nicotina generează un grad ridicat de dependență.”

Statele membre hotărăsc care dintre aceste avertismente de sănătate se utilizează;

(c) avertismentele de sănătate respectă cerințele de la articolul 12 alineatul (2).

(5) Statele membre se asigură că:

- (a) comunicarea comercială în serviciile societății informaționale, în presă sau în alte publicații tipărite, care fie are scopul, fie are efectul direct sau indirect de a promova țigarele electronice și flacoanele de reumplere, este interzisă, cu excepția publicațiilor și materialelor destinate exclusiv profesioniștilor din domeniul comerțului cu țigarete electronice și flacoane de reumplere și cu excepția publicațiilor și a materialelor care sunt imprimate și publicate în țări terțe, în cazul în care respectivele publicații sau materiale nu sunt destinate în mod principal pieței Uniunii;
- (b) comunicarea comercială pe canalele radio, care fie are scopul, fie are efectul direct sau indirect de a promova țigarele electronice și flacoanele de reumplere, este interzisă;

- (c) orice formă de contribuție publică sau privată la programele radio care fie are scopul, fie are efectul direct sau indirect de a promova țigaretetele electronice și flacoanele de reumplere este interzisă;
- (d) orice formă de contribuție publică sau privată la evenimente sau activități sau în favoarea unei persoane, dacă această contribuție fie are scopul, fie are efectul direct sau indirect de a promova țigaretetele electronice și flacoanele de reumplere și implică sau are loc în mai multe state membre sau are efecte transfrontaliere într-un alt mod, este interzisă;
- (e) comunicarea comercială audiovizuală care intră sub incidența Directivei 2010/13/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ este interzisă pentru țigaretetele electronice și flacoanele de reumplere.
- (6) Articolul 18 din prezenta directivă se aplică vânzărilor transfrontaliere la distanță de țigaretete electronice și de flacoane de reumplere.
- (7) Statele membre le impun producătorilor și importatorilor de țigaretete electronice și de flacoane de reumplere să transmită anual autorităților competente:
- (i) date cuprinzătoare cu privire la volumul vânzărilor, pe denumiri de mărci și pe tipuri de produse;
 - (ii) informații cu privire la preferințele diverselor categorii de consumatori, inclusiv ale tinerilor, ale persoanelor nefumătoare și ale principalelor categorii de utilizatori curenți;
 - (iii) informații privind modul de vânzare a produselor; și
 - (iv) rezumate ale oricăror cercetări de piață efectuate cu privire la aspectele menționate anterior, împreună cu traducerea în limba engleză a rezumatelor respective.

Statele membre monitorizează evoluția pieței țigaretetelor electronice și a flacoanelor de reumplere, inclusiv orice dovadă privind utilizarea ca „poartă de acces” în rândul tinerilor și al persoanelor nefumătoare a dependenței de nicotină și, în cele din urmă, a consumului de tutun tradițional.

- (8) Statele membre se asigură că informațiile primite în temeiul alineatului (2) sunt puse la dispoziția publicului pe un site internet. Statele membre țin seama în mod corespunzător de necesitatea de a proteja secretele comerciale în momentul publicării informațiilor respective.

Statele membre pun la dispoziția Comisiei și a celorlalte state membre, la cerere, toate informațiile primite în temeiul prezentului articol. Statele membre și Comisia se asigură că secretele comerciale și alte informații confidențiale sunt tratate în mod confidențial.

- (9) Statele membre impun producătorilor, importatorilor și distribuitorilor de țigaretete electronice și de flacoane de reumplere să instituie și să mențină un sistem de colectare a informațiilor cu privire la toate suspiciunile de efecte adverse asupra sănătății umane ale produselor respective.

În cazul în care unul dintre acești operatori economici consideră sau are motive să presupună că țigaretetele electronice sau flacoanele de reumplere aflate în posesia sa și care sunt destinate introducerii pe piață sau sunt introduse pe piață nu sunt sigure sau de bună calitate sau contravin într-un alt mod prezentei directive, operatorul economic respectiv ia imediat măsurile corective necesare pentru asigurarea conformității produsului în cauză cu prezenta directivă, rechemarea produsului sau retragerea sa, după caz. Într-o astfel de situație, operatorului economic i se impune, de asemenea, să informeze fără întârziere autoritățile de supraveghere a pieței din statele membre în care produsul este pus la dispoziție sau unde se intenționează punerea sa la dispoziție, în special cu privire la riscurile la adresa sănătății umane și a siguranței și la toate măsurile corective întreprinse, precum și cu privire la rezultatele acestor măsuri corective.

Statele membre pot, de asemenea, să solicite operatorilor economici informații suplimentare, de exemplu cu privire la aspecte legate de siguranță și de calitate sau cu privire la eventualele efecte adverse ale țigaretetelor electronice și flacoanelor de reumplere.

- (10) Comisia transmite un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la potențialele riscuri la adresa sănătății publice care sunt asociate cu utilizarea țigaretetelor electronice cu reumplere, până la 20 mai 2016 și, după caz, ulterior.

⁽¹⁾ Directiva 2010/13/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 10 martie 2010 privind coordonarea anumitor dispoziții stabilite prin acte cu putere de lege sau acte administrative în cadrul statelor membre cu privire la furnizarea de servicii mass-media audiovizuale (Directiva serviciilor mass-media audiovizuale) (JO L 95, 15.4.2010, p. 1).

(11) În cazul țigaretelor electronice și al flacoanelor de reumplere care satisfac cerințele prezentului articol, dacă o autoritate competentă stabilește sau are motive întemeiate de a crede că țigaretă electronică specifică sau flacoane de reumplere sau un tip de țigaretă electronică sau de flacoane de reumplere ar putea prezenta un risc grav pentru sănătatea umană, autoritatea respectivă poate lua măsuri provizorii corespunzătoare. Aceasta informează fără întârziere Comisia și autoritățile competente din alte state membre cu privire la măsurile luate și comunică toate datele justificative. Comisia stabilește, cât mai rapid posibil după primirea informațiilor respective, dacă măsura provizorie luată este justificată. Comisia informează statul membru în cauză cu privire la concluzia sa cu scopul de a permite statului membru să adopte măsuri ulterioare corespunzătoare.

Atunci când, în conformitate cu primul paragraf de la prezentul alineat, introducerea pe piață a unor țigaretă electronică specifică sau a unor flacoane de reumplere sau a unui tip de țigaretă electronică sau de flacoane de reumplere a fost interzisă, din considerente întemeiate, în cel puțin trei state membre, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 în vederea extinderii interdicției respective la toate statele membre, dacă o astfel de extindere este justificată și proporțională.

(12) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 pentru a adapta textul avertismentului de sănătate de la alineatul (4) litera (b) de la prezentul articol. La adaptarea avertismentului de sănătate menționat, Comisia se asigură că acesta are caracter factual.

(13) Comisia, prin intermediul unui act de punere în aplicare, stabilește un format comun pentru notificarea prevăzută la alineatul (2), precum și standardele tehnice pentru mecanismul de reumplere prevăzut la alineatul (3) litera (g).

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (2).

Articolul 21

Produsele din plante pentru fumat

(1) Fiecare pachet unitar și orice ambalaj exterior al produselor din plante pentru fumat poartă următorul avertisment de sănătate:

„Fumatul acestui produs dăunează sănătății dumneavoastră”.

(2) Avertismentul de sănătate se tipărește pe suprafața exterioară anterioară și posterioară a pachetului unitar și pe orice ambalaj exterior.

(3) Avertismentul de sănătate este în conformitate cu cerințele de la articolul 9 alineatul (4). Avertismentul acoperă 30 % din aria suprafeței corespunzătoare a pachetului unitar și a oricărui ambalaj exterior. Acest procent este mărit la 32 % în cazul statelor membre cu două limbi oficiale și la 35 % în cazul statelor membre cu mai mult de două limbi oficiale.

(4) Pachetele unitare și orice ambalaj exterior al produselor din plante pentru fumat nu includ niciunul dintre elementele sau caracteristicile de la articolul 13 alineatul (1) literele (a), (b) și (d) și nu afirmă că produsul nu conține aditivi sau arome.

Articolul 22

Raportarea ingredientelor produselor din plante pentru fumat

(1) Statele membre impun producătorilor și importatorilor de produse din plante pentru fumat să transmită autorităților lor competente o listă care să conțină toate ingredientele, precum și cantitățile corespunzătoare, utilizate la fabricarea unor astfel de produse, pentru fiecare denumire de marcă și pentru fiecare tip. Fabricanții sau importatorii informează, de asemenea, autoritățile competente din statele membre în cauză în cazul în care compoziția unui produs este modificată astfel încât afectează informațiile furnizate în temeiul prezentului articol. Informațiile solicitate în temeiul prezentului articol se transmit înainte de introducerea pe piață a unui produs din plante pentru fumat nou sau modificat.

(2) Statele membre se asigură că informațiile transmise în conformitate cu alineatul (1) sunt puse la dispoziția publicului pe un site internet. Statele membre țin seama în mod corespunzător de necesitatea de a proteja secretele comerciale în momentul în care publică informațiile respective. Operatorii economici precizează exact ce informații sunt considerate ca fiind secret comercial.

TITLUL IV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 23

Cooperarea și asigurarea respectării

(1) Statele membre se asigură că producătorii și importatorii de produse din tutun și produse conexe furnizează Comisiei și autorităților competente ale statelor membre în mod complet și corect informațiile solicitate în temeiul prezentei directive, în termenele stabilite în aceasta. Obligația de a furniza informațiile solicitate revine în principal producătorului, dacă acesta are sediul în Uniune. Obligația de a furniza informațiile solicitate revine în principal importatorului, dacă producătorul are sediul în afara Uniunii, iar importatorul are sediul în Uniune. Obligația de a furniza informațiile solicitate revine atât producătorului, cât și importatorului, dacă ambii au sediul în afara Uniunii.

(2) Statele membre se asigură că produsele din tutun și produsele conexe care nu sunt conforme cu prezenta directivă, inclusiv cu actele de punere în aplicare și cu actele delegate prevăzute în prezenta directivă, nu sunt introduse pe piață. Statele membre se asigură că produsele din tutun și produsele conexe nu sunt introduse pe piață dacă nu sunt respectate obligațiile de raportare prevăzute în prezenta directivă.

(3) Statele membre stabilesc reglementări privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor naționale adoptate în temeiul prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea sancțiunilor. Sancțiunile stabilite sunt eficiente, proporționale și disuasive. Eventualele sancțiuni administrative financiare care pot fi impuse în cazul unei încălcări intenționate pot fi astfel stabilite încât să acopere avantajele economice urmărite prin încălcare.

(4) Autoritățile competente ale statelor membre cooperează reciproc și cu Comisia pentru a asigura aplicarea corectă și respectarea corespunzătoare a prezentei directive și își transmit reciproc toate informațiile necesare în vederea aplicării uniforme a prezentei directive.

Articolul 24

Libera circulație

(1) Sub rezerva dispozițiilor alineatelor (2) și (3) de la prezentul articol, statele membre nu pot să interzică sau să restricționeze din considerente referitoare la aspecte reglementate de prezenta directivă introducerea pe piață de produse din tutun sau produse conexe care sunt conforme cu prezenta directivă.

(2) Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului statelor membre de a menține sau de a introduce norme suplimentare, aplicabile tuturor produselor introduse pe piața lor, în ceea ce privește standardizarea ambalajelor produselor din tutun, acolo unde acest lucru se justifică din motive legate de sănătatea publică, ținând seama de nivelul înalt de protecție a sănătății umane atins prin prezenta directivă. Aceste măsuri sunt proporționale și nu pot constitui mijloace de discriminare arbitrară sau o restricționare mascată a comerțului dintre statele membre. Aceste măsuri se notifică Comisiei, împreună cu motivele pentru menținerea sau introducerea lor.

(3) Un stat membru poate, de asemenea, să interzică o anumită categorie de produse din tutun sau produse conexe, din motive legate de situația specifică din statul membru în cauză și cu condiția ca dispozițiile să fie justificate de necesitatea de a proteja sănătatea publică, ținând seama de nivelul înalt de protecție a sănătății umane atins prin prezenta directivă. Astfel de dispoziții naționale se notifică Comisiei, împreună cu motivele pentru introducerea lor. Comisia, în termen de șase luni de la primirea notificării prevăzute la prezentul alineat, aprobă sau respinge dispozițiile naționale după ce a verificat, luând în considerare nivelul înalt de protecție a sănătății umane atins prin prezenta directivă, dacă ele sunt sau nu justificate, necesare și proporționale cu scopul pe care îl urmăresc și dacă constituie sau nu un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricționare mascată a comerțului dintre statele membre. În absența unei decizii a Comisiei în acest termen de șase luni, dispozițiile naționale sunt considerate aprobate.

*Articolul 25***Procedura comitetului**

- (1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul stabilit pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă de membri ai comitetului solicită acest lucru.
- (4) 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.

*Articolul 26***Autoritățile competente**

Statele membre desemnează autoritățile competente responsabile de punerea în aplicare a obligațiilor prevăzute de prezenta directivă și de asigurarea respectării acestora, în termen de trei luni de la 20 mai 2016. Statele membre informează fără întârziere Comisia cu privire la identitatea autorităților desemnate. Comisia publică informațiile respective în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 27***Exercitarea delegării**

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3 alineatele (2) și (4), articolul 4 alineatele (3) și (5), articolul 7 alineatele (5), (11) și (12), articolul 9 alineatul (5), articolul 10 alineatul (3), articolul 11 alineatul (6), articolul 12 alineatul (3), articolul 15 alineatul (12) și articolul 20 alineatele (11) și (12) se conferă Comisiei pentru 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 perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 3 alineatele (2) și (4), articolul 4 alineatele (3) și (5), articolul 7 alineatele (5), (11) și (12), articolul 9 alineatul (5), articolul 10 alineatul (3), articolul 11 alineatul (6), articolul 12 alineatul (3), articolul 15 alineatul (12) și articolul 20 alineatele (11) și (12) 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 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 3 alineatele (2) și (4), articolului 4 alineatele (3) și (5), articolului 7 alineatele (5), (11) și (12), articolului 9 alineatul (5), articolului 10 alineatul (3), articolului 11 alineatul (6), articolului 12 alineatul (3), articolului 15 alineatul (12) și articolului 20 alineatele (11) și (12) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

*Articolul 28***Raportul**

(1) În termen de cel mult cinci ani de la 20 mai 2016 și, ulterior, ori de câte ori este necesar, Comisia transmite Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport privind aplicarea prezentei directive.

În momentul întocmirii proiectului de raport, Comisia este asistată de experți științifici și tehnici, pentru a avea la dispoziție toate informațiile necesare.

(2) În raport, Comisia indică, în special, elementele directivei care ar trebui revizuite sau adaptate ținând seama de evoluțiile științifice și tehnice, inclusiv dezvoltarea reglementărilor și standardelor convenite la nivel internațional privind produsele din tutun și produsele conexe. Comisia acordă o atenție specială:

- (a) experienței dobândite în ceea ce privește aspectul suprafețelor ambalajelor care nu sunt reglementate prin prezenta directivă, luând în considerare evoluțiile naționale, internaționale, juridice, economice și științifice;
- (b) evoluțiilor pieței noilor produse din tutun, având în vedere, între altele, notificările primite în temeiul articolului 19;
- (c) evoluțiilor pieței care constituie o modificare substanțială a circumstanțelor;
- (d) fezabilității, beneficiilor și eventualului impact ale unui sistem european de reglementare a ingredientelor utilizate în produsele din tutun, inclusiv în ceea ce privește stabilirea, la nivelul Uniunii, a unei liste de ingrediente care pot fi utilizate sau care pot figura sau pot fi adăugate în produsele din tutun, luând în considerare, între altele, informațiile colectate în conformitate cu articolele 5 și 6;
- (e) evoluțiilor pieței cu privire la țigăretele cu un diametru mai mic de 7,5 mm și percepției consumatorilor cu privire la caracterul lor nociv, precum și cu privire la caracterul înșelător al unor astfel de țigărete;
- (f) fezabilității, beneficiilor și eventualului impact ale unei baze centrale de date a Uniunii cuprinzând informații privind ingredientele și emisiile produselor din tutun colectate în conformitate cu articolele 5 și 6;
- (g) evoluțiilor pieței țigaretelor electronice și flacoanelor de reumplere, ținând seama, între altele, de informațiile colectate în conformitate cu articolul 20, inclusiv privind începerea consumării unor astfel de produse de către tineri și persoanele nefumătoare și impactul unor astfel de produse asupra eforturilor de renunțare la fumat, precum și de măsurile luate de statele membre cu privire la arome;
- (h) evoluțiilor pieței în ceea ce privește tutunul pentru narghilea, precum și preferințelor consumatorilor referitoare la acest tip de produs, concentrându-se cu precădere pe aromele acestui produs.

Statele membre asistă Comisia și furnizează toate informațiile disponibile pentru realizarea evaluării și pregătirea raportului.

(3) Raportul este urmat de propuneri de modificare a prezentei directive pe care Comisia le consideră necesare în vederea adaptării ei – în măsura în care sunt necesare pentru buna funcționare a pieței interne – la evoluțiile survenite în domeniul produselor din tutun și al produselor conexe, precum și pentru a ține seama de noile evoluții bazate pe date științifice și pe evoluțiile din domeniul standardelor pentru produse din tutun și produse conexe convenite la nivel internațional.

*Articolul 29***Transpunere**

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 20 mai 2016. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Statele membre aplică măsurile în cauză cu începere de la 20 mai 2016, fără a se aduce atingere articolului 7 alineatul (14), articolului 10 alineatul (1) litera (e), articolului 15 alineatul (13) și articolului 16 alineatul (3).

(2) Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. De asemenea, ele conțin o mențiune în sensul că trimiterile, efectuate în cuprinsul actelor cu putere de lege și al actelor administrative în vigoare, la directiva abrogată prin prezenta directivă se înțeleg ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri și modul în care se formulează această mențiune.

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

Articolul 30

Dispoziție tranzitorie

Statele membre pot permite introducerea pe piață a următoarelor produse, care nu sunt în conformitate cu prezenta directivă, până la data de 20 mai 2017:

- (a) produse din tutun fabricate sau puse în liberă circulație și etichetate în conformitate cu Directiva 2001/37/CE înainte de 20 mai 2016;
- (b) țigarete electronice sau flacoane de reumplere fabricate sau puse în liberă circulație înainte de 20 noiembrie 2016;
- (c) produse din plante pentru fumat, fabricate sau puse în liberă circulație înainte de 20 mai 2016.

Articolul 31

Abrogare

Directiva 2001/37/CE se abrogă cu începere de la 20 mai 2016, fără a aduce atingere obligațiilor care revin statelor membre privind termenele de transpunere a directivei respective în legislația națională.

Trimiterile la directiva abrogată se consideră trimiteri la prezenta directivă și se interpretează în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa III la prezenta directivă.

Articolul 32

Intrarea în vigoare

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

Articolul 33

Destinatarii

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

LISTA AVERTISEMENTELOR SUB FORMĂ DE TEXT**[menționate la articolul 10 și la articolul 11 alineatul (1)]**

1. Fumatul cauzează 9 din 10 cancere pulmonare
 2. Fumatul cauzează cancer al gurii și al gâtului
 3. Fumatul dăunează plămânilor
 4. Fumatul cauzează atacuri de inimă
 5. Fumatul cauzează accidente vasculare cerebrale și infirmitate
 6. Fumatul blochează arterele
 7. Fumatul crește riscul de orbire
 8. Fumatul dăunează dinților și gingiilor
 9. Fumatul poate ucide fătul nenăscut
 10. Fumul dumneavoastră dăunează copiilor, familiei și prietenilor dumneavoastră
 11. Copiii fumătorilor sunt mai predispuși să înceapă să fumeze
 12. Renunțați la fumat – rămâneți în viață pentru cei dragi
 13. Fumatul reduce fertilitatea
 14. Fumatul crește riscul de impotență
-

ANEXA II

GALERIE DE IMAGINI

[MENȚIONATĂ LA ARTICOLUL 10 ALINEATUL (1)]

[Urmează să fie stabilită de către Comisie în temeiul articolului 10 alineatul (3) litera (b).]

—

ANEXA III

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 2001/37/CE	Prezenta directivă
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2	Articolul 2
Articolul 3 alineatul (1)	Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 3 alineatele (2) și (3)	—
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 4 alineatele (3)-(5)	—
Articolul 5 alineatul (1)	—
Articolul 5 alineatul (2) litera (a)	Articolul 9 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (2) litera (b)	Articolul 10 alineatul (1) litera (a) și articolul 10 alineatul (2), articolul 11 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 10 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (4)	Articolul 12
Articolul 5 alineatul (5) primul paragraf	Articolul 9 alineatul (3) paragraful al cincilea, articolul 11 alineatele (2) și (3), articolul 12 alineatul (2) litera (b)
Articolul 5 alineatul (5) al doilea paragraf	Articolul 11 alineatul (4)
Articolul 5 alineatul (6) litera (a)	Articolul 9 alineatul (4) litera (a)
Articolul 5 alineatul (6) litera (b)	—
Articolul 5 alineatul (6) litera (c)	Articolul 9 alineatul (4) litera (b)
Articolul 5 alineatul (6) litera (d)	Articolul 8 alineatul (6) și articolul 11 alineatul (5) al doilea paragraf
Articolul 5 alineatul (6) litera (e)	Articolul 8 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (7)	Articolul 8 alineatele (3) și (4)
Articolul 5 alineatul (8)	—

Directiva 2001/37/CE	Prezenta directivă
Articolul 5 alineatul (9) primul paragraf	Articolul 15 alineatele (1) și (2)
Articolul 5 alineatul (9) al doilea paragraf	Articolul 15 alineatul (11)
Articolul 6 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 5 alineatul (1) primul paragraf
Articolul 6 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 5 alineatele (2) și (3)
Articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf	—
Articolul 6 alineatul (2)	Articolul 5 alineatul (4)
Articolul 6 alineatele (3) și (4)	—
Articolul 7	Articolul 13 alineatul (1) litera (b)
Articolul 8	Articolul 17
Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (3)
Articolul 9 alineatul (2)	Articolul 10 alineatul (2) și alineatul (3) litera (a)
Articolul 9 alineatul (3)	Articolul 16 alineatul (2)
Articolul 10 alineatul (1)	Articolul 25 alineatul (1)
Articolul 10 alineatele (2) și (3)	Articolul 25 alineatul (2)
Articolul 11 primul și al doilea paragraf	Articolul 28 alineatul (1) primul și al doilea paragraf
Articolul 11 al treilea paragraf	Articolul 28 alineatul (2) primul paragraf
Articolul 11 al patrulea paragraf	Articolul 28 alineatul (3)
Articolul 12	—
Articolul 13 alineatul (1)	Articolul 24 alineatul (1)
Articolul 13 alineatul (2)	Articolul 24 alineatul (2)
Articolul 13 alineatul (3)	
Articolul 14 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 29 alineatul (1) primul paragraf

Directiva 2001/37/CE	Prezenta directivă
Articolul 14 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 29 alineatul (2)
Articolul 14 alineatele (2) și (3)	Articolul 30 litera (a)
Articolul 14 alineatul (4)	Articolul 29 alineatul (3)
Articolul 15	Articolul 31
Articolul 16	Articolul 32
Articolul 17	Articolul 33
Anexa I (Lista avertismentelor de sănătate suplimentare)	Anexa I (Lista avertismentelor sub formă de text)
Anexa II (Termene limită pentru transpunerea și aplicarea directivelor abrogate)	—
Anexa III (Tabel de corespondență)	Anexa III (Tabel de corespondență)

DIRECTIVA 2014/42/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 3 aprilie 2014****privind înghețarea și confiscarea instrumentelor și produselor infracțiunilor săvârșite în Uniunea Europeană**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 82 alineatul (2) și articolul 83 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Câștigul financiar constituie principalul motiv care stă la baza criminalității organizate transfrontaliere, inclusiv a organizațiilor criminale de tip mafiot. Prin urmare, autoritățile competente ar trebui să dispună de mijloacele de a depista, îngheța, gestiona și confisca produsele provenite din săvârșirea de infracțiuni. Cu toate acestea, prevenirea și combaterea eficace a criminalității organizate ar trebui realizate prin neutralizarea produselor provenite din săvârșirea de infracțiuni și, în anumite cazuri, ar trebui extinse la toate tipurile de bunuri care provin din activități infracționale.
- (2) Activitatea grupurilor infracționale organizate nu este limitată de frontiere, aceste grupuri achiziționând tot mai mult bunuri în alte state membre decât cele în care sunt constituite, precum și în țările terțe. Există o necesitate crescândă pentru o cooperare internațională eficientă în domeniile recuperării bunurilor și asistenței juridice reciproce.
- (3) Una dintre cele mai eficace metode de combatere a criminalității organizate constă în prevederea unor sancțiuni juridice severe în cazul săvârșirii unor astfel de infracțiuni, precum și identificarea eficace, înghețarea și confiscarea instrumentelor utilizate pentru săvârșirea infracțiunii și a produselor provenite din săvârșirea acesteia.
- (4) Deși statisticile existente sunt limitate, sumele recuperate corespunzătoare produselor provenite din săvârșirea de infracțiuni în Uniune par mici și insuficiente în raport cu valoarea estimată a acestora. Studiile au arătat că, deși reglementate de legislația Uniunii și prevăzute de legislațiile naționale, procedurile de confiscare rămân insuficient utilizate.
- (5) Adoptarea unor norme minime va armoniza regimurile privind înghețarea și confiscarea din statele membre și va facilita, astfel, încrederea reciprocă și cooperarea transfrontalieră eficientă.

⁽¹⁾ JO C 299, 4.10.2012, p. 128.

⁽²⁾ JO C 391, 18.12.2012, p. 134.

⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 25 februarie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 14 martie 2014.

- (6) Programul de la Stockholm și concluziile Consiliului Justiție și Afaceri Interne în materie de confiscare și recuperare a bunurilor, adoptate în iunie 2010, subliniază importanța identificării, confiscării și reutilizării mai eficiente a bunurilor provenite din săvârșirea de infracțiuni.
- (7) Actualul cadru legislativ al Uniunii privind înghețarea, sechestrarea și confiscarea bunurilor constă în Acțiunea comună 98/699/JAI ⁽¹⁾, Decizia-cadru 2001/500/JAI a Consiliului ⁽²⁾, Decizia-cadru 2003/577/JAI a Consiliului ⁽³⁾, Decizia-cadru 2005/212/JAI a Consiliului ⁽⁴⁾ și Decizia-cadru 2006/783/JAI a Consiliului ⁽⁵⁾.
- (8) Rapoartele Comisiei privind punerea în aplicare a Deciziilor-cadru 2003/577/JAI, 2005/212/JAI și 2006/783/JAI arată că regimurile existente de confiscare extinsă și de recunoaștere reciprocă a ordinelor de înghețare și de confiscare nu se bucură de eficacitate deplină. Diferențele existente în dreptul statelor membre reprezintă un obstacol pentru procedurile de confiscare.
- (9) Prezenta directivă vizează revizuirea și extinderea dispozițiilor Deciziilor-cadru 2001/500/JAI și 2005/212/JAI. Aceste decizii-cadru ar trebui să fie parțial înlocuite pentru statele membre care nu au obligații în temeiul prezentei directive.
- (10) Statele membre au libertatea de a iniția proceduri de confiscare legate de o cauză penală în fața oricărei instanțe competente.
- (11) Este necesară clarificarea conceptului de produse provenite din săvârșirea de infracțiuni pentru a include produsele directe obținute din activitatea infracțională și toate beneficiile indirecte rezultate din aceasta, inclusiv reinvestirea sau transformarea produselor directe. Astfel, produsele pot include orice tip de bunuri, inclusiv cele transformate sau convertite, integral sau parțial, în alte bunuri sau cele combinate cu un bun dobândit din surse legitime, până la valoarea estimată a produselor combinate. Produsele pot include și venitul sau alte beneficii derivate din produsele infracțiunii sau din bunurile în care au fost transformate, convertite sau cu care au fost combinate respectivele produse.
- (12) Prezenta directivă prevede o definiție extinsă a bunurilor care pot face obiectul înghețării și confiscării. Definiția respectivă include documente sau instrumente juridice care atestă un titlu sau un drept asupra unor astfel de bunuri. Astfel de documente sau instrumente ar putea include, de exemplu, instrumente financiare sau documente care pot da naștere unor drepturi de creanță și care se află, în mod normal, în posesia persoanei căreia i se aplică procedurile relevante. Prezenta directivă nu aduce atingere procedurilor naționale existente pentru păstrarea documentelor sau instrumentelor juridice care atestă un titlu sau un drept asupra unui bun, întrucât acestea se aplică de către autoritățile naționale sau organismele publice competente în conformitate cu legislația națională.
- (13) Înghețarea și confiscarea în temeiul prezentei directive sunt concepte autonome, care nu ar trebui să împiedice statele membre să pună în aplicare prezenta directivă cu ajutorul instrumentelor care, în temeiul dreptului național, ar fi considerate drept sancțiuni sau alte tipuri de măsuri.

⁽¹⁾ Acțiunea comună 98/699/JAI din 3 decembrie 1998 adoptată de Consiliu în temeiul articolului K.3 din Tratatul privind Uniunea Europeană privind spălarea banilor, identificarea, urmărirea, înghețarea sau sechestrarea și confiscarea instrumentelor și a produselor infracțiunii (JO L 333, 9.12.1998, p. 1).

⁽²⁾ Decizia-cadru 2001/500/JAI a Consiliului din 26 iunie 2001 privind spălarea banilor, identificarea, urmărirea, înghețarea, sechestrarea și confiscarea instrumentelor și produselor infracțiunii (JO L 182, 5.7.2001, p. 1).

⁽³⁾ Decizia-cadru 2003/577/JAI a Consiliului din 22 iulie 2003 privind executarea în Uniunea Europeană a ordinelor de înghețare a bunurilor sau a probelor (JO L 196, 2.8.2003, p. 45).

⁽⁴⁾ Decizia-cadru 2005/212/JAI a Consiliului din 24 februarie 2005 privind confiscarea produselor, a instrumentelor și a bunurilor având legătură cu infracțiunea (JO L 68, 15.3.2005, p. 49).

⁽⁵⁾ Decizia-cadru 2006/783/JAI a Consiliului din 6 octombrie 2006 privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce pentru hotărârile de confiscare (JO L 328, 24.11.2006, p. 59).

- (14) La confiscarea instrumentelor și a produselor infracțiunilor ca urmare a hotărârii definitive a unei instanțe și confiscarea unor bunuri de valoare echivalentă acestor instrumente și produse ar trebui să se aplice conceptul extins de infracțiune prevăzut în prezenta directivă. Decizia-cadru 2001/500/JAI a impus statelor membre să permită confiscarea instrumentelor și produselor infracțiunilor ca urmare a pronunțării unei condamnări definitive și să permită confiscarea unor bunuri a căror valoare corespunde acelor instrumente și produse. Astfel de obligații ar trebui menținute pentru infracțiunile care nu intră sub incidența prezentei directive, iar conceptul de „produse” definit în prezenta directivă ar trebui interpretat în mod similar și în ceea ce privește infracțiunile care nu intră sub incidența prezentei directive. Statele membre au libertatea de a defini confiscarea bunurilor de valoare echivalentă ca o măsură accesorie sau alternativă confiscării directe, după caz, în conformitate cu dreptul național.
- (15) Confiscarea instrumentelor și a produselor infracțiunilor sau a bunurilor cu o valoare care corespunde respectivelor instrumente sau produse ar trebui să fie posibilă, sub rezerva pronunțării unei hotărâri definitive de condamnare pentru o infracțiune. O astfel de hotărâre definitivă de condamnare poate fi pronunțată și în cadrul unor proceduri *in absentia*. În cazul în care confiscarea nu este posibilă pe baza unei hotărâri definitive de condamnare, ar trebui ca, în anumite condiții, să se poată totuși confisca instrumentele și produsele, cel puțin în cazurile de boală sau de sustragere a persoanei suspectate sau învinuite. Cu toate acestea, în cazurile de boală sau de sustragere, existența unor proceduri *in absentia* în statele membre ar fi suficientă pentru respectarea acestei obligații. În cazurile în care persoana suspectată sau învinuită s-a sustras, statele membre ar trebui să ia toate măsurile rezonabile și pot cere ca persoana în cauză să fie citată sau să i se aducă la cunoștință procedurile de confiscare.
- (16) În sensul prezentei directive, termenul de boală ar trebui înțeles în sensul neputinței persoanei suspectate sau învinuite de a lua parte la procedurile penale pentru o perioadă mai îndelungată și, prin urmare, aceste proceduri nu pot continua în condiții normale. Persoanelor suspectate sau învinuite li se poate solicita să prezinte dovezi privind boala, de exemplu un certificat medical, de care instanța să poată să nu țină seama dacă îl consideră nesatisfăcător. Nu ar trebui să se aducă atingere dreptului persoanei în cauză de a fi reprezentată în cadrul procedurilor de către un avocat.
- (17) La punerea în aplicare a prezentei directive în ceea ce privește confiscarea bunurilor a căror valoare corespunde instrumentelor, dispozițiile relevante ar putea fi aplicabile dacă, având în vedere circumstanțele speței, o astfel de măsură este proporțională, ținându-se seama în special de valoare instrumentelor în chestiune. Statele membre pot avea de asemenea în vedere dacă și în ce măsură persoana condamnată este răspunzătoare pentru faptul că confiscarea instrumentelor a devenit imposibilă.
- (18) La punerea în aplicare a prezentei directive, statele membre pot prevedea că, în circumstanțe excepționale, nu ar trebui dispusă confiscarea, în măsura în care, în conformitate cu dreptul național, acest lucru ar reprezenta o dificultate inutilă pentru persoana afectată, pe baza circumstanțelor respectivului caz individual, care ar trebui să fie hotărâtoare. Statele membre ar trebui să utilizeze în mod foarte restrictiv această posibilitate și să permită neaplicarea confiscării numai în cazurile în care aceasta ar pune persoana în cauză într-o situație care ar priva-o de mijloacele sale de subsistență.
- (19) Grupările infracționale sunt implicate într-o gamă largă de activități infracționale. Pentru a combate în mod eficace activitățile de criminalitate organizată, ar putea exista situații în care să fie oportun ca o condamnare penală să fie urmată de confiscarea nu numai a bunurilor care au legătură cu o infracțiune specifică, ci și a altor bunuri considerate de instanță drept produse provenite din săvârșirea altor infracțiuni. Această abordare corespunde noțiunii de confiscare extinsă. Decizia-cadru 2005/212/JAI prevede că statele membre pot alege între trei seturi de cerințe minime pentru aplicarea confiscării extinse. Ca urmare, în procesul de transpunere a respectivei decizii-cadru, statele membre au ales diverse opțiuni care au condus la diferențe conceptuale în ceea ce privește confiscarea extinsă în cadrul jurisdicțiilor naționale. Tocmai aceste diferențe de interpretare afectează cooperarea transfrontalieră în cazurile de confiscare. Prin urmare, este necesară o armonizare suplimentară a dispozițiilor privind confiscarea extinsă prin instituirea unui standard minim unic.
- (20) Atunci când stabilesc dacă o infracțiune este susceptibilă să genereze beneficii economice, statele membre pot lua în considerare modul de operare, de exemplu dacă una dintre condițiile infracțiunii este să fi fost săvârșită în condiții de criminalitate organizată sau cu intenția de a genera profituri periodice din infracțiuni. Totuși, în general, aceasta nu ar trebui să aducă atingere posibilității de a recurge la procedura privind confiscarea extinsă.

- (21) Confiscarea extinsă ar trebui să fie posibilă în cazul în care o instanță consideră că bunurile în cauză sunt rezultatul unor activități infracționale. Aceasta nu înseamnă că trebuie să se constate că bunurile în cauză sunt rezultatul unor activități infracționale. Statele membre pot prevedea, de exemplu, că este suficient ca instanța să evalueze pe baza probabilităților sau să poată prezuma în mod rezonabil că este semnificativ mai probabil ca bunurile în chestiune să fi fost obținute în urma unor activități infracționale decât din alte activități. În acest context, instanța trebuie să analizeze circumstanțele specifice ale cauzei, inclusiv faptele și probele disponibile, pe baza cărora ar putea fi luată o hotărâre privind confiscarea extinsă. Faptul că valoarea bunurilor unei persoane este disproporționată față de venitul legal al acesteia s-ar putea înscrie între acele fapte care conduc instanța la concluzia că bunurile provin din activități infracționale. Statele membre ar putea, de asemenea, să stabilească o cerință pentru o anumită perioadă de timp în care bunurile ar putea fi considerate a fi provenit din activități infracționale.
- (22) Prezenta directivă stabilește norme minime. Aceasta nu împiedică statele membre de la a prevedea atribuții mai extinse în dreptul lor național, inclusiv, de exemplu, în privința normelor acestora referitoare la probe.
- (23) Prezenta directivă se aplică infracțiunilor care intră sub incidența instrumentelor enumerate în aceasta. În cadrul domeniului de aplicare al respectivelor instrumente, statele membre ar trebui să aplice confiscarea extinsă cel puțin în cazul anumitor infracțiuni grave, astfel cum sunt definite în prezenta directivă.
- (24) Practica prin care o persoană suspectată sau învinuită transferă bunuri unei părți terțe în cunoștință de cauză, în vederea evitării confiscării, este comună și din ce în ce mai răspândită. Cadrul legislativ actual al Uniunii nu conține norme obligatorii privind confiscarea bunurilor transferate către părți terțe. Prin urmare, necesitatea de a permite confiscarea bunurilor transferate către terți sau achiziționate de aceștia este din ce în ce mai pregnantă. Achiziționarea de către un terț se referă la situații în care, de exemplu, bunurile au fost dobândite, în mod direct sau indirect, de exemplu printr-un intermediar, de către terț de la o persoană suspectată sau învinuită, inclusiv atunci când infracțiunea a fost săvârșită în numele sau în beneficiul acestuia, atunci când persoana învinuită nu are bunuri care să poată fi confiscate. O astfel de confiscare ar trebui să fie posibilă cel puțin în cazurile în care terții știau sau ar fi trebuit să știe că scopul transferului sau al achiziționării era evitarea confiscării, pe baza unor elemente de fapt și circumstanțe concrete, inclusiv a faptului că transferul a avut loc în mod gratuit sau în schimbul unei sume de bani semnificativ mai reduse decât valoarea de piață a bunurilor. Normele privind confiscarea aplicată terților ar trebui să privească atât persoanele fizice, cât și persoanele juridice. În orice caz, nu ar trebui să se aducă atingere drepturilor terților de bună credință.
- (25) Statele membre au libertatea de a defini confiscarea aplicată terților ca o măsură accesorie sau alternativă confiscării directe, după caz, în conformitate cu legislația națională.
- (26) Confiscarea conduce la deposedarea definitivă de bunuri. Totuși, conservarea bunurilor poate fi o condiție preliminară pentru confiscare și prezintă importanță pentru executarea unei hotărâri de confiscare. Bunurile sunt conservate prin intermediul înghețării. Pentru a împiedica dispariția bunurilor înainte de emiterea unui ordin de înghețare, autoritățile competente din statele membre ar trebui să aibă dreptul de a lua măsuri imediate pentru asigurarea disponibilității acelor bunuri.
- (27) Întrucât bunurile sunt deseori conservate în scopul confiscării, înghețarea și confiscarea sunt strâns legate. În anumite sisteme juridice, înghețarea în scopul confiscării este considerată a fi o măsură procedurală separată cu caracter provizoriu, care poate fi urmată de o hotărâre de confiscare. Fără a aduce atingere diferitelor sisteme juridice și Deciziei-cadru 2003/577/JAI, prezenta directivă ar trebui să armonizeze unele aspecte ale sistemelor naționale de înghețare în scopul confiscării.
- (28) Măsurile de înghețare nu aduc atingere posibilității ca un anumit bun să fie considerat probă pe parcursul procedurilor, cu condiția ca în final bunul respectiv să fie pus la dispoziție în vederea executării efective a hotărârii de confiscare.

- (29) În contextul procedurilor penale, bunurile pot fi înghețate și în vederea unei posibile restituiri ulterioare sau pentru a garanta compensarea prejudiciilor cauzate de o infracțiune.
- (30) Adesea, persoanele suspectate sau învinuite ascund bunurile pe întreaga durată a procedurilor penale. Astfel, hotărârile de confiscare nu pot fi executate, persoanele care fac obiectul hotărârilor de confiscare urmând să beneficieze de bunurile lor după executarea pedepsei. Prin urmare, este necesar să se poată determina dimensiunea exactă a patrimoniului care urmează să facă obiectul măsurii de confiscare, chiar și după pronunțarea unei hotărâri de condamnare definitive pentru comiterea unei infracțiuni, pentru a permite executarea deplină a hotărârilor de confiscare atunci când, inițial, nu au fost identificate bunuri sau au fost descoperite bunuri insuficiente și hotărârea de confiscare rămâne neexecutată.
- (31) Având în vedere limitarea dreptului de proprietate prin ordinele de înghețare, astfel de măsuri provizorii nu ar trebui menținute mai mult decât este necesar pentru a asigura disponibilitatea bunurilor în vederea unei posibile confiscări ulterioare. Aceasta ar putea necesita un control al instanței pentru a se asigura că scopul măsurilor de a împiedica dispariția bunurilor rămâne valabil.
- (32) Bunurile înghețate în vederea unei posibile confiscări ulterioare ar trebui gestionate în mod corespunzător, pentru a nu-și pierde valoarea economică. Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare, inclusiv posibilitatea de a vinde sau transfera bunurile pentru a reduce aceste pierderi. Statele membre ar trebui să ia măsurile adecvate, cum ar fi, de exemplu, instituirea unor birouri naționale centralizate de gestionare a bunurilor sau instituirea unor birouri specializate sau mecanisme echivalente, pentru a gestiona în mod eficace bunurile înghețate înainte de confiscare și pentru a conserva valoarea acestora, în așteptarea unei hotărâri a instanței.
- (33) Prezenta directivă afectează în substanța lor drepturile persoanelor, nu numai ale celor suspectate sau învinuite, dar și ale terților care nu fac obiectul urmăririi penale. Prin urmare, este necesar să se prevadă garanții și căi de atac specifice pentru a garanta respectarea drepturilor fundamentale ale acestora în punerea în aplicare a prezentei directive. Aceasta include dreptul de a fi audiat pentru terții care pretind că sunt proprietarii bunurilor în cauză sau care pretind că ar avea alte drepturi patrimoniale („drepturi reale”, *ius in re*), precum dreptul de uzufruct. Ordinul de înghețare a bunurilor ar trebui comunicat persoanei afectate cât de curând posibil după executarea acestuia. Cu toate acestea, autoritățile competente ar putea amâna comunicarea ordinului respectiv către persoana afectată din motive legate de buna desfășurare a anchetei.
- (34) Scopul comunicării ordinului de înghețare a bunurilor este, între altele, de a permite persoanei afectate să conteste ordinul. Prin urmare, o astfel de comunicare ar trebui să indice, cel puțin pe scurt, motivul sau motivele ordinului în cauză, o astfel de indicație putând fi foarte succintă.
- (35) Statele membre ar trebui să aibă în vedere adoptarea unor măsuri care să permită ca bunurile confiscate să fie utilizate în interes public sau pentru obiective de natură socială. Astfel de măsuri ar putea să cuprindă între altele alocarea respectivelor bunuri pentru proiecte de asigurare a aplicării legii și de prevenire a infracțiunilor, precum și pentru alte proiecte de interes public și utilitate socială. Obligația de a avea în vedere adoptarea unor astfel de măsuri presupune o obligație procedurală pentru statele membre, precum efectuarea unei analize juridice sau discutarea avantajelor și dezavantajelor introducerii respectivelor măsuri. Atunci când gestionează bunuri înghețate și adoptă măsuri cu privire la utilizarea bunurilor confiscate, statele membre ar trebui să acționeze în mod adecvat pentru a preveni infiltrarea infracțională sau ilegală.
- (36) Sursele de date fiabile privind înghețarea și confiscarea produselor provenite din săvârșirea de infracțiuni sunt limitate. Pentru a permite o evaluare a prezentei directive, este necesară colectarea unui set minim de date statistice adecvate cu privire la înghețarea și confiscarea bunurilor, depistarea bunurilor, procedurile judiciare și activitățile de instrăinare a acestora.

- (37) Statele membre ar trebui să depună eforturi în vederea colectării de date pentru anumite statistici la nivel central, pentru a le trimite Comisiei. Aceasta presupune ca statele membre să depună eforturi rezonabile de a colecta datele respective. Acest lucru nu înseamnă, totuși, că statele membre au obligația de a colecta respectivele date în cazul în care există o sarcină administrativă disproporționată sau când există costuri ridicate pentru statul membru în cauză.
- (38) Prezenta directivă respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene („carta”) și de Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului („CEDO”), astfel cum au fost interpretate de jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului. Prezenta directivă ar trebui să fie pusă în aplicare în conformitate cu acele drepturi și principii. Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere legislației naționale în ceea ce privește asistența juridică și nu creează niciun fel de obligații sistemelor de asistență juridică din statele membre, care ar trebui să se aplice în conformitate cu cartea și cu CEDO.
- (39) Ar trebui instituite garanții specifice, astfel încât să se asigure, ca regulă generală, că hotărârile de confiscare se motivează, cu excepția cazului în care în procedurile penale simplificate, în cazurile de o gravitate redusă, persoana afectată a renunțat la dreptul său la o motivare.
- (40) Prezenta directivă ar trebui pusă în aplicare luându-se în considerare dispozițiile Directivelor 2010/64/UE ⁽¹⁾, 2012/13/UE ⁽²⁾ și 2013/48/UE ⁽³⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului referitoare la drepturile procedurale din cadrul procedurilor penale.
- (41) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume facilitarea înghețării și confiscării bunurilor în materie penală, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE). În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat.
- (42) În conformitate cu articolul 3 și articolul 4a alineatul (1) din Protocolul (nr. 21) privind poziția Regatului Unit și a Irlandei cu privire la spațiul de libertate, securitate și justiție, anexat la TUE și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), Irlanda și-a notificat dorința de a lua parte la adoptarea și la aplicarea prezentei directive. În conformitate cu respectivul protocol, prezenta directivă ar trebui să se aplice Irlandei doar în ceea ce privește infracțiunile reglementate de instrumentele în temeiul cărora are obligații.
- (43) În conformitate cu articolele 1 și 2 și articolul 4a alineatul (1) din Protocolul (nr. 21) privind poziția Regatului Unit și a Irlandei cu privire la spațiul de libertate, securitate și justiție, anexat la TUE și la TFUE, și fără a aduce atingere articolului 4 din protocolul respectiv, Regatul Unit nu participă la adoptarea prezentei directive, nu are obligații în temeiul acesteia și nu face obiectul aplicării sale. Sub rezerva participării sale în conformitate cu articolul 4 din respectivul protocol, prezenta directivă ar trebui să se aplice Regatului Unit doar în ceea ce privește infracțiunile reglementate de instrumentele în temeiul cărora are obligații.
- (44) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul (nr. 22) privind poziția Danemarcei, anexat la TUE și la TFUE, Danemarca nu participă la adoptarea prezentei directive, nu are obligații în temeiul acesteia și nu face obiectul aplicării sale,

⁽¹⁾ Directiva 2010/64/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind dreptul la interpretare și traducere în cadrul procedurilor penale (JO L 280, 26.10.2010, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2012/13/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 mai 2012 privind dreptul la informare în cadrul procedurilor penale (JO L 142, 1.6.2012, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 2013/48/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2013 privind dreptul de a avea acces la un avocat în cadrul procedurilor penale și al procedurilor privind mandatul european de arestare, precum și dreptul ca o persoană terță să fie informată în urma priverii de libertate și dreptul de a comunica cu persoane terțe și cu autorități consulare în timpul priverii de libertate (JO L 294, 6.11.2013, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiect

- (1) Prezenta directivă instituie norme minime privind înghețarea bunurilor în vederea unei posibile confiscări ulterioare și privind confiscarea bunurilor în materie penală.
- (2) Prezenta directivă nu aduce atingere procedurilor pe care statele membre le-ar putea utiliza pentru a confisca bunurile în cauză.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „ produse ” înseamnă orice avantaj economic obținut, în mod direct sau indirect, din săvârșirea unei infracțiuni; acesta poate consta în orice tip de bun și include orice reinvestire sau transformare ulterioară a produselor directe, precum și orice beneficii de valoare;
2. „ bunuri ” înseamnă bunuri de orice fel, corporale sau necorporale, mobile sau imobile, precum și actele sau instrumentele juridice care dovedesc un titlu sau un drept asupra acestor bunuri;
3. „ instrumente ” înseamnă orice obiect utilizat sau destinat a fi utilizat, în orice mod, total sau parțial, la comiterea uneia sau mai multor infracțiuni;
4. „ confiscare ” înseamnă o deposedare definitivă de bunuri dispusă de o instanță în legătură cu o infracțiune;
5. „ înghețare ” înseamnă interzicerea temporară a transferului, distrugerii, transformării, înstrăinării, deplasării bunurilor sau asumarea temporară a custodiei sau controlului asupra bunurilor;
6. „ infracțiune ” înseamnă o infracțiune vizată de oricare dintre instrumentele enumerate la articolul 3.

Articolul 3

Domeniu de aplicare

Prezenta directivă se aplică infracțiunilor vizate de:

- (a) Convenția elaborată pe baza articolului K.3 alineatul (2) litera (c) din Tratatul privind Uniunea Europeană privind lupta împotriva corupției care implică funcționari ai Comunităților Europene sau funcționari ai statelor membre ale Uniunii Europene ⁽¹⁾ („Convenția privind lupta împotriva corupției care implică funcționari”);
- (b) Decizia-cadru 2000/383/JAI a Consiliului din 29 mai 2000 privind consolidarea, prin sancțiuni penale și de altă natură, a protecției împotriva falsificării, cu ocazia introducerii monedei euro ⁽²⁾;
- (c) Decizia-cadru 2001/413/JAI a Consiliului din 28 mai 2001 de combatere a fraudei și a falsificării mijloacelor de plată, altele decât numerarul ⁽³⁾;

⁽¹⁾ JO C 195, 25.6.1997, p. 1.

⁽²⁾ JO L 140, 14.6.2000, p. 1.

⁽³⁾ JO L 149, 2.6.2001, p. 1.

- (d) Decizia-cadru 2001/500/JAI a Consiliului din 26 iunie 2001 privind spălarea banilor, identificarea, urmărirea, înghețarea, sechestrarea și confiscarea instrumentelor și produselor infracțiunii ⁽¹⁾;
- (e) Decizia-cadru 2002/475/JAI a Consiliului din 13 iunie 2002 privind combaterea terorismului ⁽²⁾;
- (f) Decizia-cadru 2003/568/JAI a Consiliului din 22 iulie 2003 privind combaterea corupției în sectorul privat ⁽³⁾;
- (g) Decizia-cadru 2004/757/JAI a Consiliului din 25 octombrie 2004 de stabilire a dispozițiilor minime privind elementele constitutive ale infracțiunilor și sancțiunile aplicabile în domeniul traficului ilicit de droguri ⁽⁴⁾;
- (h) Decizia-cadru 2008/841/JAI a Consiliului din 24 octombrie 2008 privind lupta împotriva crimei organizate ⁽⁵⁾;
- (i) Directiva 2011/36/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2011 privind prevenirea și combaterea traficului de persoane și protejarea victimelor acestuia, precum și de înlocuire a Deciziei-cadru 2002/629/JAI a Consiliului ⁽⁶⁾;
- (j) Directiva 2011/93/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind combaterea abuzului sexual, a exploatării sexuale a copiilor și a pornografiei infantile și de înlocuire a Deciziei-cadru 2004/68/JAI a Consiliului ⁽⁷⁾;
- (k) Directiva 2013/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 august 2013 privind atacurile împotriva sistemelor informatice și de înlocuire a Deciziei-cadru 2005/222/JAI a Consiliului ⁽⁸⁾,

precum și de alte instrumente juridice, dacă respectivele instrumente prevăd în mod specific faptul că prezenta directivă se aplică infracțiunilor armonizate în cadrul acestora.

Articolul 4

Confiscarea

- (1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a permite confiscarea, totală sau parțială, a instrumentelor și a produselor sau a bunurilor a căror valoare corespunde unor astfel de instrumente sau produse, cu condiția să existe o condamnare definitivă pentru o infracțiune, care poate rezulta și în urma unor proceduri *in absentia*.
- (2) În cazul în care confiscarea în temeiul alineatului (1) nu este posibilă, cel puțin atunci când o astfel de imposibilitate este rezultatul bolii sau al sustragerii persoanei suspectate sau învinuite, statele membre adoptă măsurile necesare pentru a permite confiscarea produselor și a instrumentelor în cazurile în care au fost inițiate proceduri penale cu privire la o infracțiune care este susceptibilă să genereze, în mod direct sau indirect, beneficii economice, iar astfel de proceduri ar fi putut conduce la o hotărâre de condamnare în cazul în care persoana suspectată sau învinuită ar fi putut să compare în fața instanței.

Articolul 5

Confiscarea extinsă

- (1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a permite confiscarea, totală sau parțială, a bunurilor unei persoane condamnate ca urmare a săvârșirii unei infracțiuni care este susceptibilă să genereze, în mod direct sau indirect, beneficii economice, atunci când, în baza circumstanțelor cauzei, inclusiv a elementelor de fapt și a probelor disponibile, cum ar fi faptul că valoarea bunurilor este disproporționată în raport cu venitul legal al persoanei condamnate, o instanță consideră că bunurile în cauză au fost obținute din activități infracționale.

⁽¹⁾ JO L 182, 5.7.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 164, 22.6.2002, p. 3.

⁽³⁾ JO L 192, 31.7.2003, p. 54.

⁽⁴⁾ JO L 335, 11.11.2004, p. 8.

⁽⁵⁾ JO L 300, 11.11.2008, p. 42.

⁽⁶⁾ JO L 101, 15.4.2011, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 335, 17.12.2011, p. 1.

⁽⁸⁾ JO L 218, 14.8.2013, p. 8.

- (2) În sensul alineatului (1) din prezentul articol, noțiunea de „infracțiune” include cel puțin următoarele:
- (a) corupția activă și pasivă din sectorul privat, astfel cum se prevede la articolul 2 din Decizia-cadru 2003/568/JAI, precum și corupția activă și pasivă care implică funcționari ai instituțiilor Uniunii sau ai statelor membre, prevăzută la articolele 2 și 3 din Convenția privind lupta împotriva corupției care implică funcționari;
 - (b) infracțiunile legate de participarea la o organizație criminală, astfel cum se prevede la articolul 2 din Decizia-cadru 2008/841/JAI, cel puțin în cazurile în care infracțiunea a generat beneficii economice;
 - (c) incitarea sau recrutarea unui copil în scopul participării la spectacole pornografice sau obținerea de foloase sau exploatarea unui copil în orice alt fel în acest scop, în cazul în care copilul a depășit vârsta consimțământului sexual, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2011/93/UE; distribuirea, diseminarea sau transmiterea de pornografie infantilă, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (4) din directiva respectivă; oferirea, furnizarea sau punerea la dispoziție de pornografie infantilă, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (5) din directiva respectivă; producerea de pornografie infantilă, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (6) din directiva respectivă;
 - (d) afectarea ilegală a integrității sistemului și afectarea ilegală a integrității datelor, astfel cum se prevede la articolele 4 și 5 din Directiva 2013/40/UE, în cazul în care au fost afectate un număr semnificativ de sisteme informatice prin utilizarea unui instrument, menționat la articolul 7 din directiva respectivă, conceput sau adaptat în principal pentru scopul respectiv; importul, distribuirea sau punerea la dispoziție în alt mod, cu intenție, a instrumentelor utilizate pentru săvârșirea de infracțiuni, cel puțin atunci când nu reprezintă cazuri minore, astfel cum se prevede la articolul 7 din directiva respectivă;
 - (e) o infracțiune pasibilă de o pedeapsă maximă privativă de libertate de cel puțin patru ani, în conformitate cu instrumentul relevant prevăzut la articolul 3 sau, în cazul în care respectivul instrument nu conține un prag pentru pedeapsă, în conformitate cu legislația națională relevantă.

Articolul 6

Confiscarea aplicată terților

- (1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a permite confiscarea produselor sau a altor bunuri a căror valoare corespunde produselor care, în mod direct sau indirect, au fost transferate de o persoană suspectată sau învinuită către terți sau care au fost dobândite de terți de la o persoană suspectată sau învinuită, cel puțin în cazurile în care terții știau sau ar fi trebuit să știe faptul că scopul transferului sau al achiziționării era evitarea confiscării, pe baza unor elemente de fapt și circumstanțe concrete, inclusiv a faptului că transferul sau dobândirea a avut loc în mod gratuit sau în schimbul unei sume de bani semnificativ mai reduse decât valoarea de piață a bunurilor.
- (2) Alineatul (1) se interpretează astfel încât să nu aducă atingere drepturilor terților de bună credință.

Articolul 7

Înghețarea

- (1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a permite înghețarea bunurilor în vederea unei posibile confiscări ulterioare. Respectivul măsură, care sunt dispuse de o autoritate competentă, includ acțiuni urgente care urmează să fie adoptate atunci când este necesar în scopul de a conserva bunurile.
- (2) Bunurile aflate în posesia unei părți terțe, astfel cum se menționează la articolul 6, pot face obiectul unor măsuri de înghețare în scopul unei posibile confiscări ulterioare.

*Articolul 8***Garanții**

- (1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că persoanele afectate de măsurile prevăzute în prezenta directivă au dreptul la o cale de atac eficace și la un proces echitabil, în vederea exercitării drepturilor acestora.
- (2) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că ordinul de înghețare a bunurilor este comunicat persoanei afectate cât mai curând posibil după executare. O astfel de comunicare cuprinde, cel puțin succint, motivul sau motivele hotărârii în cauză. Atunci când este necesar, pentru a nu periclita cercetarea penală, autoritățile competente pot amâna comunicarea ordinului de înghețare a bunurilor către persoana afectată.
- (3) Ordinul de înghețare a bunurilor rămâne în vigoare numai atât timp cât este necesar pentru conservarea bunurilor în vederea unei posibile confiscări ulterioare.
- (4) Statele membre prevăd posibilitatea efectivă pentru persoana ale cărei bunuri sunt afectate de a ataca ordinul de înghețare în fața unei instanțe, în conformitate cu procedurile prevăzute în legislația națională. Astfel de proceduri pot prevedea faptul că, atunci când ordinul inițial de înghețare a fost adoptat de o altă autoritate competentă decât cea judiciară, un astfel de ordin trebuie înaintat mai întâi spre confirmare sau examinare unei autorități judiciare, înainte de a putea fi atacat în fața unei instanțe.
- (5) Bunurile înghețate care nu sunt ulterior confiscate sunt restituite imediat. Condițiile sau normele procedurale în temeiul cărora se returnează bunurile respective se stabilesc în legislația națională.
- (6) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că orice hotărâre de confiscare a bunurilor este motivată și că aceasta este comunicată persoanei afectate. Statele membre prevăd posibilitatea efectivă pentru persoana împotriva căreia este dispusă confiscarea de a ataca hotărârea de confiscare în fața unei instanțe.
- (7) Fără a se aduce atingere Directivelor 2012/13/UE și 2013/48/UE, persoanele ale căror bunuri sunt afectate de hotărârea de confiscare au dreptul de a fi asistate de un avocat, pe întreaga durată a procedurii de confiscare legate de determinarea produselor și a instrumentelor, pentru a-și putea exercita drepturile. Persoanele în cauză sunt informate că au acest drept.
- (8) În cadrul procedurilor menționate la articolul 5, persoana afectată beneficiază de posibilitatea efectivă de a contesta circumstanțele cauzei, inclusiv elementele concrete de fapt și probele disponibile pe baza cărora bunurile respective sunt considerate bunuri derivate din activități infracționale.
- (9) Terții au dreptul de a pretinde un titlu de proprietate sau alte drepturi reale, inclusiv în cazurile menționate la articolul 6.
- (10) În cazul în care, ca urmare a unei infracțiuni, victimele formulează pretenții împotriva persoanei care face obiectul măsurii de confiscare prevăzute în temeiul prezentei directive, statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că măsura de confiscare nu împiedică victimele să obțină despăgubiri în baza pretențiilor formulate.

*Articolul 9***Confiscarea și executarea efective**

Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a permite identificarea și urmărirea bunurilor care urmează să fie înghețate și confiscate chiar și după pronunțarea unei hotărâri definitive de condamnare sau ca urmare a procedurilor efectuate în aplicarea articolului 4 alineatul (2) și pentru a asigura executarea efectivă a unei hotărâri de confiscare, în cazul în care a fost deja pronunțată o astfel de hotărâre.

*Articolul 10***Gestionarea bunurilor înghețate și confiscate**

(1) Statele membre adoptă măsurile necesare, de exemplu prin instituirea unor birouri centralizate, a unor birouri specializate sau a unor mecanisme echivalente, pentru a asigura gestionarea adecvată a bunurilor înghețate în vederea unei posibile confiscări ulterioare.

(2) Statele membre se asigură că măsurile menționate la alineatul (1) includ posibilitatea vânzării sau a transferului bunurilor, dacă acest lucru este necesar.

(3) Statele membre au în vedere adoptarea unor măsuri care să permită ca bunurile confiscate să fie utilizate în interes public sau pentru obiective de natură socială.

*Articolul 11***Statisticile**

(1) Statele membre culeg periodic date de la autoritățile relevante și realizează statistici cuprinzătoare. Datele statistice culese sunt transmise anual Comisiei și cuprind:

(a) numărul ordinelor de înghețare executate;

(b) numărul hotărârilor de confiscare executate;

(c) valoarea estimată a bunurilor înghețate, cel puțin a bunurilor înghețate în vederea unei posibile confiscări ulterioare la momentul înghețării;

(d) valoarea estimată a bunurilor recuperate la momentul confiscării.

(2) Statele membre trimit de asemenea anual Comisiei următoarele statistici, în cazul în care acestea sunt disponibile la nivel central în statul membru în cauză:

(a) numărul de solicitări de executare a unor ordine de înghețare în alt stat membru;

(b) numărul de solicitări de executare a unor hotărâri de confiscare în alt stat membru;

(c) valoarea sau valoarea estimată a bunurilor recuperate ca urmare a executării în alt stat membru.

(3) Statele membre depun toate eforturile pentru a culege la nivel central datele menționate la alineatul (2).

*Articolul 12***Transpunere**

- (1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 4 octombrie 2015. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte.
- (2) Atunci când statele membre adoptă actele, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.
- (3) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții din legislația națională pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 13***Raportare**

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până la 4 octombrie 2018, un raport de evaluare a impactului legislației naționale existente în domeniul confiscării și recuperării bunurilor, însoțit, dacă este necesar, de propuneri adecvate.

În cadrul raportului respectiv, Comisia evaluează de asemenea dacă este necesară revizuirea listei de infracțiuni prevăzute la articolul 5 alineatul (2).

*Articolul 14***Înlocuirea Acțiunii comune 98/699/JAI și a anumitor dispoziții ale Deciziilor-cadru 2001/500/JAI și 2005/212/JAI**

- (1) Acțiunea comună 98/699/JAI, articolul 1 litera (a) și articolele 3 și 4 din Decizia-cadru 2001/500/JAI, precum și articolul 1 primele patru liniuțe și articolul 3 din Decizia-cadru 2005/212/JAI sunt înlocuite cu prezenta directivă pentru statele membre care au obligații în temeiul prezentei directive, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre respective cu privire la termenele de transpunere a deciziilor-cadru respective în legislația națională.
- (2) Pentru statele membre care au obligații în temeiul prezentei directive, trimiterile la Acțiunea comună 98/699/JAI și la dispozițiile Deciziilor-cadru 2001/500/JAI și 2005/212/JAI menționate la alineatul (1) se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă.

*Articolul 15***Intrarea în vigoare**

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

*Articolul 16***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre în conformitate cu tratatele.

Adoptată la Bruxelles, 3 aprilie 2014.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

D. KOURKOULAS

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

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

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

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

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

⁽¹⁾ JO C 44, 15.2.2013, p. 128.

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

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

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

⁽²⁾ Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a Directivei 74/150/CEE (JO L 171, 9.7.2003, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

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

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

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

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

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

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

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

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

OBIECT, DEFINIȚII ȘI DOMENIU DE APLICARE

Articolul 1

Obiectul

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

Articolul 2

Domeniu de aplicare

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 3

Definiții

Următoarele definiții se aplică numai în sensul prezentei directive:

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

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

CAPITOLUL II

OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 4

Responsabilități

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

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

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

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

(b) normele detaliate privind formatul datelor și procedurile de acces la informațiile tehnice relevante.

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

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

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

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

CAPITOLUL III

CERINȚE MINIME PRIVIND INSPECȚIILE TEHNICE

Articolul 5

Data și frecvența inspecțiilor

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

(a) vehiculele din categoriile M_1 și N_1 : la patru ani de la data primei înmatriculări și, ulterior, o dată la doi ani;

(b) vehiculele din categoria M_1 utilizate ca taxiuri sau ambulante, vehiculele din categoriile M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 și O_4 : la un an de la data primei înmatriculări și, ulterior, anual;

(c) vehiculele din categoria T5 care sunt utilizate în principal pe drumurile publice în scopul transportului comercial de mărfuri: la patru ani de la data primei înmatriculări și, ulterior, o dată la doi ani.

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

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

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

— după un accident care a afectat principalele componente de siguranță ale vehiculului, precum roțile, suspensiile, zonele de deformare, sistemele de airbaguri, direcția sau frânele;

— atunci când sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate;

— în cazul schimbării deținătorului certificatului de înmatriculare al vehiculului;

— atunci când vehiculul a ajuns la un kilometraj de 160 000 km;

— în cazurile în care siguranța rutieră este grav afectată.

Articolul 6

Conținutul inspecției și metodele aplicate

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

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

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

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

Articolul 7

Evaluarea deficiențelor

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

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

- (a) deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau impact asupra mediului și alte neconformități minore;
- (b) deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului sau să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic și alte neconformități mai importante;
- (c) deficiențe periculoase, care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau care au impact asupra mediului, care justifică faptul că un stat membru sau autoritățile sale competente pot interzice utilizarea vehiculului pe drumurile publice.

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

Articolul 8

Certificatul de inspecție tehnică

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 9

Urmărirea deficiențelor

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

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

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

Articolul 10

Dovada inspecției

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

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

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

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

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE

Articolul 11

Echipamentele și infrastructura de inspecție

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

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

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

Articolul 12

Centrele de inspecție

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

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

Articolul 13

Inspectorii

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

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

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

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

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

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

Articolul 14

Supravegherea centrelor de inspecție

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

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

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

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

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

CAPITOLUL V

COOPERAREA ȘI SCHIMBUL DE INFORMAȚII

Articolul 15

Cooperarea administrativă dintre statele membre

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

Articolul 16

Platforma electronică de informații privind vehiculele

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

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

CAPITOLUL VI

ACTE DELEGATE ȘI ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE

Articolul 17

Acte delegate

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

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

Articolul 18

Exercitarea delegării

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 17 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 19 mai 2014. Cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani, Comisia elaborează un raport referitor la delegarea competențelor. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

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

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

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 17 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la data notificării acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 19

Procedura comitetului

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

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

CAPITOLUL VII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 20

Raportarea

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

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

Articolul 21

Sancțiuni

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

Articolul 22

Dispoziții tranzitorii

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

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

Articolul 23

Transpunerea

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

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

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

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

Articolul 24

Abrogare

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

Articolul 25

Intrarea în vigoare

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

Articolul 26

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 3 aprilie 2014.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

D. KOURKOULAS

ANEXA I

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

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

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

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

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

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

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

2. ASPECTE VERIFICATE

Inspecția vizează cel puțin următoarele aspecte:

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

3. CONȚINUTUL INSPECȚIEI ȘI METODELE APLICATE, EVALUAREA DEFICIENȚELOR VEHICULELOR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu

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

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

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

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.4.2. Eficiență	Testare efectuată cu un aparat de testare frâne. Dacă nu este posibil, atunci printr-un test rutier cu ajutorul unui instrument de înregistrare a decelerării sau cu vehiculul pe o pantă cu unghi de înclinare cunoscut.	Pentru toate categoriile de vehicule, un coeficient de frânare mai mic de 16 % în raport cu sarcina maximă autorizată sau, pentru autovehicule, mai mic de 12 % în raport cu sarcina combinată maximă autorizată a vehiculului, luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare. Mai puțin de 50 % din valorile puterii de frânare de mai sus atinse.		X	X
1.5. Performanța frânei încetinitoare	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, testarea funcțiilor sistemului.	(a) Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemului de frânare pe evacuare).		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului.		X	
1.6. Sistem de frânare cu antiblocare (ABS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare.		X	
		(b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(c) Senzorii de viteză ai roților lipsă sau deteriorați.		X	
		(d) Instalație electrică deteriorată.		X	
		(e) Alte componente lipsă sau deteriorate.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	

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

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

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

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

2.2. Volanul, coloana și bara de direcție

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

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

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

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

4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE

4.1. Faruri

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3. Sistem de suspensie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. ELEMENTE POLUANTE

8.1. Zgomotul

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

8.2. Gaze de evacuare

8.2.1. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin scânteie

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

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

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

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	<p>2. Cerințele specifice condiționării prealabile:</p> <p>(i) Motorul trebuie să fie complet încălzit; de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul jojei de ulei să fie de cel puțin 80 °C sau temperatura normală de funcționare, dacă aceasta este mai scăzută, ori temperatura blocului motor, măsurată în funcție de nivelul de radiații infraroșii, să atingă cel puțin o temperatură echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, această măsurătoare nu poate fi efectuată, temperatura normală de funcționare a motorului poate fi stabilită prin alte mijloace, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire a motorului.</p> <p>(ii) Sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.</p>				
		<p>(b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele¹ nu permit utilizarea valorilor de referință,</p> <p>— pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m⁻¹;</p> <p>— pentru motoare supraalimentate: 3,0 m⁻¹;</p> <p>— pentru vehiculele identificate în cerințe¹ sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe¹;</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹¹⁾</p> <p>sau 0,7 m⁻¹ ⁽¹²⁾</p>		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	<p>Procedura de încercare:</p> <p>1. Motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să se afle la turația de ralanti înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele diesel ale vehiculelor grele, aceasta înseamnă să se aștepte cel puțin 10 secunde după eliberarea pedalei de accelerație.</p> <p>2. Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție.</p> <p>3. În timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃, trebuie să fie de cel puțin două secunde.</p> <p>4. Un vehicul poate fi respins doar dacă media aritmetică a cel puțin ultimelor trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită. Această medie poate fi calculată ignorând orice măsurătoare care se abate semnificativ de la media măsurată sau poate rezulta din orice alt calcul statistic care ține seama de dispersia valorilor măsurate. Statele membre pot limita numărul ciclurilor de testare.</p>				

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	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.				
8.3. Suprimarea interferenței electromagnetice					
Interferența radio (X) ²		Orice nerespectare a cerințelor ¹ .	X		
8.4. Alte elemente legate de mediu					
8.4.1 Scurgeri de lichide		Orice scurgere excesivă de lichid, în afară de apă, care poate afecta negativ mediul înconjurător sau care reprezintă un factor de risc în ce privește siguranța altor participanți la trafic. Formare constantă de picături, care constituie un risc foarte mare.		X	X
9. INSPECȚII SUPLIMENTARE PENTRU VEHICULELE DIN CATEGORIILE M ₂ ȘI M ₃ PENTRU TRANSPORTUL PASAGERILOR					
9.1. Uși					
9.1.1. Uși de intrare și ieșire	Inspecție vizuală și funcțională.	(a) Funcționare defectuoasă.		X	
		(b) Stare deteriorată. Poate provoca răniri.	X		X
		(c) Comandă urgență defectă.		X	
		(d) Comandă la distanță a ușilor sau dispozitive de avertizare defecte.		X	
		(e) Neconform cu cerințele ¹ . Lățime insuficientă a ușii.	X		X

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OBSERVAȚII:

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

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

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

ANEXA II

CONȚINUTUL MINIM AL UNUI CERTIFICAT DE INSPECȚIE TEHNICĂ

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

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

ANEXA III

CERINȚE MINIME PRIVIND INFRASTRUCTURA ȘI ECHIPAMENTELE DE INSPECȚIE PENTRU INSPECȚIA TEHNICĂ**I. Instalațiile și echipamentele**

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

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

sau

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

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

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

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

II. Calibrarea echipamentelor utilizate la măsurători

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

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

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

Tabelul I⁽¹⁾

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

Echipamente minime necesare pentru efectuarea inspecției tehnice

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

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

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

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

ANEXA IV

CERINȚE MINIME PRIVIND COMPETENȚA, FORMAREA ȘI CERTIFICAREA INSPECTORILOR

1. Competență

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

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

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

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

2. Formarea inițială și ulterioară

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

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

(a) Formarea inițială sau examinarea adecvată

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

(i) tehnologia vehiculului:

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

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

(b) Formare ulterioară sau examinarea adecvată

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

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

3. Certificatul de competență

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

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

ANEXA V

ORGANISME DE SUPRAVEGHERE

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

1. Sarcinile și activitățile organismelor de supraveghere

Organismele de supraveghere trebuie să îndeplinească cel puțin următoarele sarcini:

(a) supravegherea centrelor de inspecție:

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

(b) verificarea formării și examinării inspectorilor:

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

(c) auditul

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

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

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

(e) validarea rezultatelor măsurătorilor din cadrul inspecțiilor tehnice;

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

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

2. Cerințe referitoare la organismul de supraveghere

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

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

3. Conținutul normelor și procedurilor

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

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

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

(b) Inspectorii din centrele de inspecție:

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

(c) Echipamente și incinte:

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

(d) Organisme de supraveghere:

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

DIRECTIVA 2014/46/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 3 aprilie 2014
de modificare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru
vehicule

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

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

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Inspecția tehnică este o parte componentă a unui regim mai larg care asigură menținerea vehiculelor într-o stare sigură și acceptabilă din punct de vedere al mediului pe parcursul utilizării acestora. Regimul respectiv ar trebui să prevadă inspecții tehnice periodice ale vehiculelor și controale tehnice în trafic ale vehiculelor utilizate la activități de transport rutier comercial, precum și dispoziții privind o procedură de înmatriculare a vehiculelor pentru a permite suspendarea autorizării de a folosi în traficul rutier un vehicul care constituie un risc imediat pentru siguranța rutieră.
- (2) Înmatricularea unui vehicul implică autorizarea administrativă a utilizării acestuia în traficul rutier. Directiva 1999/37/CE a Consiliului ⁽³⁾ se aplică numai pentru înmatricularea unui vehicul. Cu toate acestea, în special în cazurile în care utilizarea unui vehicul pe drumurile publice ar crea un risc din cauza stării tehnice a vehiculului, ar trebui să fie posibilă suspendarea autorizării de utilizare a vehiculului respectiv pentru o anumită perioadă de timp. Pentru a reduce sarcina administrativă care rezultă în urma suspendării autorizării, nu ar trebui să fie necesară trecerea printr-un nou proces de înmatriculare atunci când suspendarea este ridicată.
- (3) Ar trebui introdusă obligația de anulare definitivă a unei înmatriculări a unui vehicul notificat ca fiind considerat vehicul scos din uz în conformitate cu Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾. Statele membre pot stabili, în dreptul intern, și alte motive de anulare a înmatriculării unui vehicul.
- (4) Chiar dacă o înmatriculare este anulată, ar trebui să fie posibilă păstrarea unor informații referitoare la înmatricularea respectivă.
- (5) Pentru a reduce sarcinile administrative și a facilita schimbul de informații între statele membre, informațiile legate de vehicule ar trebui înregistrate în format electronic.
- (6) Prezenta directivă nu ar trebui să împiedice un stat membru să considere baza de date electronică gestionată de autoritățile sale competente drept principala sursă de informații referitoare la un vehicul înmatriculat pe teritoriul său. Statele membre ar trebui să poată utiliza o rețea electronică care să includă date din bazele de date electronice naționale pentru a facilita schimbul de informații.
- (7) În cazurile în care în cursul unei inspecții tehnice s-au constatat deficiențe periculoase și autorizarea de utilizare a unui vehicul în trafic a fost suspendată, această suspendare ar trebui înregistrată până când vehiculul trece o nouă inspecție tehnică.

⁽¹⁾ JO C 44, 15.2.2013, p. 128.

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

⁽³⁾ Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

⁽⁴⁾ Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz (JO L 269, 21.10.2000, p. 34).

- (8) În vederea actualizării punctului II.4 liniuța a doua și a punctului III.1.A litera (b) din anexa I și din anexa II la Directiva 1999/37/CE în cazul extinderii Uniunii, precum și în vederea actualizării punctului II.6 din anexa I privind datele neobligatorii în cazul modificării definițiilor sau a conținutului certificatelor de conformitate în cadrul legislației Uniunii privind omologarea de tip, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. În momentul pregătirii și elaborării actelor delegate, Comisia ar trebui să garanteze transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor pertinente către Parlamentul European și Consiliu.
- (9) Prin urmare, Directiva 1999/37/CE ar trebui prin urmare să fie modificată în mod corespunzător,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificarea Directivei 1999/37/CE

Directiva 1999/37/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Prezenta directivă se aplică documentelor de înmatriculare a vehiculelor emise de statele membre.”

2. La articolul 2 se adaugă următoarele litere:

„(e) «suspendare» înseamnă o perioadă de timp limitată în care un vehicul nu este autorizat de un stat membru să fie utilizat în traficul rutier, la încheierea căreia, în cazul în care motivele suspendării nu se mai aplică, utilizarea acestuia poate fi din nou autorizată, fără a implica un nou proces de înmatriculare;

(f) «anularea certificatului de înmatriculare» înseamnă anularea autorizării acordate de un stat membru pentru ca un vehicul să fie utilizat în traficul rutier.”

3. La articolul 3 se adaugă următoarele alineate:

„(4) Statele membre înregistrează în format electronic datele referitoare la toate vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor. Aceste date includ:

(a) toate elementele obligatorii specificate în anexa I punctul II.5, precum și elementele de la punctele II.6 (j) și II.6 (V.7) și (V.9) din anexa respectivă, atunci când aceste date sunt disponibile;

(b) alte date neobligatorii enumerate în anexa I sau date din certificatul de conformitate astfel cum este prevăzut în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*), atunci când acest lucru este posibil;

(c) rezultatul inspecțiilor tehnice periodice obligatorii în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului (**) și perioada de valabilitate a certificatului de inspecție tehnică.

Prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul prezentei directive este efectuată în conformitate cu Directivele 95/46/CE (***) și 2002/58/CE (****) ale Parlamentului European și ale Consiliului.

(5) Datele tehnice privind vehiculele sunt puse la dispoziția autorităților competente sau a centrelor de inspecție tehnică în scopul efectuării inspecțiilor tehnice periodice. Statele membre pot limita utilizarea și divulgarea acestor date de către centrele de inspecție în vederea evitării utilizării necorespunzătoare a acestora.

(*) 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).

(**) Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

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

(****) Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (JO L 201, 31.7.2002, p. 37)."

4. Se introduce următorul articol:

„Articolul 3a

(1) În cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru este notificată că o inspecție tehnică periodică arată că autorizarea de a utiliza un anumit vehicul în traficul rutier a fost suspendată în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2014/45/UE, suspendarea se înregistrează electronic și se efectuează o inspecție tehnică suplimentară.

Suspendarea rămâne în vigoare până când vehiculul trece o nouă inspecție tehnică. În urma finalizării cu succes a inspecției tehnice, autoritatea competentă reautorizează fără întârziere utilizarea vehiculului în traficul rutier. Nu este necesară o nouă procedură de înmatriculare.

Statele membre sau autoritățile lor competente pot adopta măsuri pentru a facilita reefectuarea inspecției unui vehicul a cărui autorizare de utilizare în traficul rutier a fost suspendată. Măsurile respective pot include acordarea autorizației de a circula pe drumurile publice între un loc de reparație și un centru de inspecție în scopul efectuării unei inspecții tehnice.

(2) Statul membru poate permite titularului certificatului de înmatriculare să prezinte autorității competente o cerere de transfer a înmatriculării către noul proprietar al vehiculului.

(3) În cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru este notificată că un vehicul a fost considerat vehicul scos din uz în conformitate cu Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*), certificatul de înmatriculare se anulează definitiv și această informație se înscrie în registrul său electronic.

(*) Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz (JO L 269, 21.10.2000, p. 34)."

5. La articolul 5 se adaugă următorul alineat:

„(3) Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (4) și articolului 8 alineatul (3) din Directiva 2014/45/UE, statele membre recunosc, în principiu, valabilitatea certificatului de inspecție tehnică în cazul în care se schimbă proprietarul unui vehicul și acesta deține dovada valabilă a efectuării unei inspecții tehnice periodice.”

6. Articolele 6 și 7 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 6

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 7 în vederea modificării:

- punctului II.4 liniuța a doua și punctului III.1.A litera (b) din anexa I și din anexa II, în cazul extinderii Uniunii;
- punctului II.6 din anexa I privind datele neobligatorii în cazul modificării definițiilor sau a conținutului certificatelor de conformitate în cadrul legislației Uniunii privind omologarea de tip.

Articolul 7

- (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 6 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 perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 6 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competențelor precizate în decizia respectivă. Aceasta produce efecte începând cu ziua următoare datei publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunui dintre actele delegate 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 6 intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au exprimat obiecții în termen de două luni de la notificarea respectivului act către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea acestei perioade, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia cu privire la faptul că nu au obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

7. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Statele membre își acordă asistență reciprocă la punerea în aplicare a prezentei directive. Statele membre pot face schimb de informații atât la nivel bilateral cât și la nivel multilateral, în special în scopul de a verifica, înaintea înmatriculării unui vehicul, statutul legal al acestuia, dacă este cazul, în statul membru în care a fost înmatriculat anterior. Această verificare poate, în special, presupune utilizarea unei rețele electronice care să includă date din bazele de date electronice naționale pentru a facilita schimbul de informații.”

8. La punctul II.6 din anexa I se adaugă următorul punct:

„(X) dovada trecerii inspecției tehnice, data următoarei inspecții tehnice sau expirarea certificatului actual.”

Articolul 2

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 comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Statele membre aplică măsurile respective de la 20 mai 2018.

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

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

*Articolul 3***Intrare în vigoare**

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

*Articolul 4***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 3 aprilie 2014.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

D. KOURKOULAS

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 ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

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.

⁽¹⁾ JO C 44, 15.2.2013, p. 128.

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

- (6) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ 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) Prezenta 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 ⁽²⁾. 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 ⁽³⁾ 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 necesita 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 N₁, 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 N₁ 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 ⁽⁴⁾ în ceea ce privește punerea în aplicare a normelor privind timpul de conducere și perioadele de odihnă pentru a acoperi alte

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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 ⁽¹⁾. 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 ⁽²⁾, a Directivei 2006/22/CE și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului ⁽³⁾.
- (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 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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⁽¹⁾. 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⁽²⁾ 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 M₂ și M₃;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a Directivei 74/150/CEE (JO L 171, 9.7.2003, p. 1).

- (b) autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile N₂ și N₃;
- (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 O₃ și O₄;
- (d) tractoare cu roți din categoria T₅, 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 N₁ 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)⁽¹⁾, 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.

⁽¹⁾ 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 N₁ și O₂ 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 exploatate 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 M₂ și M₃

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 ¹⁾)	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 Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Pivot 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 ¹		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	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(f) Date ilizibile sau neconforme cu cerințele ¹	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 ³ 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 ⁽¹⁾	Coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori ⁽²⁾ : Categoriile M ₁ , M ₂ și M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Categororia N ₁ : 45 % Categoriile N ₂ și N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Categoriile O ₃ și O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ 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 % ⁽⁶⁾ 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 ³ 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 etanșeitarea 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	Motivul 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 ³ 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 ³		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 ³			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 ¹ Siguranța este afectată		X	X
2.4. Aliniament roți (X) ²	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 ¹ (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 ¹ (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) ²	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 ¹ (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 ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹		X	
		(b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucționate, reducând luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise		X	
		(c) Sursă de lumină și lampă incompatibile		X	
4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și 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 ¹ 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 ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele ¹ 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 ¹ Acționare întârziată Complet nefuncțională	X	X	X
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată		X	
4.3.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele ¹ 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 ¹ Complet nefuncțională	X	X	
4.4.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele ¹		X	
4.4.4. Frecvență semnal luminos	Inspecție vizuală și prin acționare	Frecvența semnalului luminos neconformă cu cerințele ¹ (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 defecțiuni 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) ²	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 ¹ Nefuncționare	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.5.4. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele ¹		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹	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 ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele ¹		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹		X	
4.6.3. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ 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 ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹	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 ¹	Inspecție vizuală	Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconforme cu cerințele ¹ 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 ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	Neconformitate cu cerințele ¹	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) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lampă/catadioptru nemontat(ă) în conformitate cu cerințele ¹ Emiterea/reflectarea unei lumini roșii în față sau a unei lumini albe în spate	X	X	
		(b) Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele ¹ 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 ³ 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	Motivul 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 ¹ 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 ¹ 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 ¹		X	X
		(f) Anvelopa se freacă de alte componente (dispozitive flexibile antiîmproșcare) Anvelopa se freacă de alte componente (nu este periclitat condusul în siguranță)	X		X
		(g) Anvelopele reșapate neconforme cu cerințele ¹ Stratul de protecție a 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 ³ 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 ³ 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 ¹			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 răni la zgâriere sau contact Piese care riscă să cadă; funcționalitate grav afectată		X	X
		(b) Dispozitiv în mod evident neconform cu cerințele ¹		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 ³ (piese auxiliare) Modificare nesigură ³ (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) ²	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 ³ 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 ¹ 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 ¹ 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 ¹ 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 ¹		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) ²	Inspecție vizuală	(a) Absent		X	
		(b) Neconformitate cu cerințele ¹ 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) ²	Inspecție vizuală	(a) Absent sau incomplet	X		
		(b) Neconformitate cu cerințele ¹	X		
7.5. Trusă de prim ajutor (dacă este obligatorie) (X) ²	Inspecție vizuală	Lipsă, incompletă sau neconformă cu cerințele ¹	X		
7.6. Cală (cale) de roată (prisme) (dacă sunt obligatorii) (X) ²	Inspecție vizuală	Lipsă sau în stare precară, stabilitate insuficientă sau dimensiune prea mică		X	
7.7. Dispozitive de avertizare acustică	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Nu funcționează corespunzător Complet nefuncționale	X	X	
		(b) Comandă nesigură	X		
		(c) Neconformitate cu cerințele ¹ 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 ¹ 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 ¹		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 ¹		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	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.11. Odometru (dacă este disponibil) (X) ²	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Manipulare evidentă (fraudă) pentru a reduce kilometrajul sau pentru a 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) ²	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 ¹		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 (7):</p> <p>Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele¹ 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 (8):</p> <p>Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare conform cerințelor¹ sau prin citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe¹</p> <p>Măsurătorile nu se aplică în cazul motoarelor în doi timpi</p> <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 ¹ ;			
		(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 % (7);					
— la turație ridicată la ralanti: 0,2 %, în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe ¹ .					
		(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 ⁽⁷⁾:</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 ⁽⁸⁾:</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 ¹</p>	(a) Pentru vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe ¹ , opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului aplicată pe vehicul		X	

Element	Metodă	Motivul 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 ¹ nu permit utilizarea valorilor de referință:</p> <p>— pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m⁻¹;</p> <p>— pentru motoare supraalimentate: 3,0 m⁻¹,</p> <p>sau, pentru vehiculele identificate în cerințe ¹ sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe ¹:</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾;</p> <p>sau</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾.</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"> 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. 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. 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 M₂, M₃, N₂ și N₃, trebuie să fie de cel puțin două secunde. 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. 	(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 ₂ ȘI M ₃ 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	X		
		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) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Funcționare necorespunzătoare	X		
		Afectează funcționarea în siguranță a vehiculului		X	
		(b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul		X	
		Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în auto-vehicul			X
		(c) Degivrare defectă (dacă este obligatorie)		X	
9.3. Sistem de ventilație și de încălzire (X) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Funcționare defectuoasă	X		
		Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord		X	
		(b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul		X	
		Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în auto-vehicul			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	X		
		Blochează o ieșire de urgență		X	

Element	Metodă	Motivul 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) ²	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) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	Sistem defect Nu funcționează deloc	X		X
9.9. Notificări (X) ²	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) ²					
9.10.1. Ușile	Inspecție vizuală	Siguranța ușilor neconformă cu cerințele ¹ privind acest tip de transport		X	
9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă	X		
9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă (X) ²					
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	

- (¹) 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.
- (²) Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive sunt incluse în scop de orientare.
- (³) 48 % pentru vehiculele neechipate cu ABS sau cu omologare de tip dinaintea de 1 octombrie 1991.
- (⁴) 45 % pentru vehiculele înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă.
- (⁵) 43 % pentru semiremorci și remorcile cu bară de tracțiune înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă.
- (⁶) 2,2 m/s² pentru vehiculele din categoriile N₁, N₂ și N₃.
- (⁷) Omologare de tip în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 1 (Euro 5), Directiva 88/77/CEE și Directiva 2005/55/CE.
- (⁸) Omologare de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 2 (Euro 6) și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (Euro VI).
- (⁹) Omologare de tip în conformitate cu 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.
- (¹⁰) 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:

- ¹ „Cerințele” sunt stabilite în omologarea de tip la data omologării, a primei înmatriculări sau a primei puneri în circulație, precum și de obligațiile privind postechiparea sau de dreptul intern al țării de înmatriculare. Aceste motive de respingere se aplică numai în cazul în care a fost verificată conformitatea cu cerințele.
- ² X identifică elementele referitoare la starea vehiculului și la caracterul adecvat al utilizării acestuia pe carosabil, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică.
- ³ Modificare nesigură înseamnă o modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere a vehiculului sau cu efecte disproporționate asupra mediului.
- 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. Distribuția 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 ⁽¹⁾, 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			

⁽¹⁾ 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) N₂^(a) (3,5-12 t)
 - (b) N₃^(a) (peste 12 t)
 - (c) O₃^(a) (3,5-10 t)
 - (d) O₄^(a) (peste 10 t)
 - (e) M₂^(a) [> 9 scaune^(b) până la 5 t]
 - (f) M₃^(a) [> 9 scaune^(b) peste 5 t]
 - (g) T5
 - (h) Alte categorii de vehicule:
(precizați)
7. Citirea odometrului la momentul efectuării controlului
8. Întreprinderea care efectuează transportul
 - (a) Denumire și adresă
 -
 - (b) Numărul licenței comunitare^(c) [Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009]
9. Numele conducătorului auto

10. Lista de control

	Verificat ^(d)	Neconform ^(e)
0. Identificare ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1. Sistemul de frânare ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Direcție ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Vizibilitate ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Punți, jante, anvelope, suspensie ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Șasiu și accesorii șasiu ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M ₂ și M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Arimarea încărcăturii ^(f)	<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.	IDENTIFICAREA VEHICULULUI	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.	SISTEMUL DE FRÂNARE	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.	VIZIBILITATE	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 urgență)	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.	LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE, ECHIPAMENTE ELECTRICE	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.	DIRECȚIE	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.	PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE	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. ELEMENTE POLUANTE	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. ALTE ECHIPAMENTE	8.2.2. Emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie	9.10.1. Ușile
6.	ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU	7.1. Centuri de siguranță/cataramă 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. INSPECȚII SUPLIMENTARE PRIVIND VEHICULELE DE TRANSPORT DE CĂLĂTORI DIN CATEGORIILE M₂; M₃	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]

Categoria vehiculului:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		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
Țara de înmatriculare																		
Belgia																		
Bulgaria																		
Republica Cehă																		
Danemarca																		
Germania																		
Estonia																		
Irlanda																		
Grecia																		
Spania																		
Franța																		
Croația																		
Italia																		
Cipru																		

Categoria vehiculului:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		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 ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		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	
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 ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		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	
Turkmenistan																			
Ucraina																			
Uzbekistan																			
fosta Republică iugoslavă a Macedoniei																			
Alte țări terțe (precizați)																			

⁽¹⁾ 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

Categorია vehiculului:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		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 ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		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
	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																		

⁽¹⁾ Vehicule neconforme cu deficiențe grave sau periculoase în conformitate cu anexa IV.

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO