

Bruxelles, 27 noiembrie 2025
(OR. en)

15613/25

**Dosar interinstituțional:
2025/0097 (COD)**

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

NOTĂ

| | |
|----------------|---|
| Sursă: | Secretariatul General al Consiliului |
| Destinatar: | Consiliul |
| Nr. doc. ant.: | 14625/25 |
| Nr. doc. Csie: | 8255/25 |
| Subiect: | Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și a Directivei 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune - Abordare generală |

I. INTRODUCERE

1. La 24 aprilie 2025, Comisia a prezentat două propuneri legislative de revizuire a pachetului din 2014 privind inspecția tehnică a autovehiculelor. Una dintre propuneri modifică Directiva 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora (ITP) și Directiva 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale (CTT), iar cealaltă propunere înlocuiește Directiva 1999/37/CE privind documentele de înmatriculare pentru vehicule.

2. Ambele propuneri au obiectivul general de a îmbunătăți în mai mare măsură siguranța rutieră în UE, contribuind la mobilitatea durabilă și facilitând libera circulație a persoanelor și a mărfurilor în UE. În plus, propunerea de modificare a Directivei privind ITP și a Directivei privind CTT urmărește următoarele obiective specifice:
- a. să asigure coerența, obiectivitatea și calitatea inspecțiilor tehnice auto prin încorporarea progreselor tehnologice, în special a inspecțiilor vehiculelor electrice și a sistemelor avansate de asistență a conducătorilor auto (ADAS), a introducerii unor noi metode de încercare a emisiilor gazoase (NOx și numărul de particule) și a emisiilor de zgomot, precum și a utilizării echipamentelor de măsurare a emisiilor și a zgomotului pe drumurile publice pentru a detecta vehiculele generatoare de emisii ridicate;
 - b. să reducă manipulările frauduloase și să îmbunătățească detectarea vehiculelor defecte echipate cu sisteme de siguranță și de control al emisiilor defecte sau manipulate fraudulos, precum și cu odometre manipulate fraudulos; acest obiectiv constă în modificarea domeniului de aplicare și a frecvenței inspecțiilor periodice, în modificări aduse standardelor de inspecție, precum și în crearea unui sistem de înregistrare a valorilor odometrului;
 - c. să îmbunătățească stocarea electronică și schimbul de date relevante privind identificarea și starea vehiculelor, mărind astfel gradul de disponibilitate a datelor și facilitând recunoașterea reciprocă de către autoritățile de aplicare a legii.

II. LUCRĂRILE DESFĂȘURATE ÎN CADRUL ALTOR INSTITUTII

3. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie competentă pentru această propunere, iar dl Jens GIESEKE (PPE, DE) a fost numit raportor la 22 septembrie 2025.
4. Comitetul Economic și Social European a adoptat un aviz la 18 septembrie 2025. Comitetul Regiunilor a decis să nu emită un aviz.

III. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI ȘI AL GRUPURILOR SALE DE PREGĂTIRE

5. Grupul de lucru pentru transport terestru și-a început lucrările pe marginea propunerii la 30 aprilie 2025, în timpul președinției poloneze, cu o prezentare generală din partea Comisiei și o prezentare a evaluării impactului¹.
6. În timpul președinției poloneze, Consiliul a desfășurat un schimb de opinii cu privire la pachetul privind inspecția tehnică auto la 5 iunie 2025. Miniștrii au salutat revizuirea directivelor actuale și ambiția de a avansa către o mai mare armonizare, digitalizare și modernizare. În intervențiile lor, mai mulți miniștri au subliniat, de asemenea, necesitatea unor termene fezabile de punere în aplicare și a menținerii costurilor și a sarcinii administrative la un nivel minim.
7. Președinția daneză a efectuat examinarea detaliată a propunerii în cadrul grupului de lucru în perioada iulie-noiembrie 2025. Pe baza observațiilor furnizate de delegații în cadrul reuniunilor grupului de lucru și sub formă de observații scrise, președinția a pregătit opt texte de compromis.
8. Delegațiile au recunoscut lucrările pregătitoare întreprinse de Comisie, dar au exprimat mai multe preocupări. Aceste preocupări se refereau la costurile suplimentare pentru proprietarii de vehicule ale căror vehicule ar urma să fie inspectate mai detaliat sau mai des, la limitele de capacitate și la funcționarea eficientă a centrelor de inspecție și a echipelor de control tehnic în trafic, precum și la costurile administrative, cum ar fi costurile de funcționare pentru echipamentele noi. Mai multe delegații ar fi dorit să se acorde în propunere o greutate mai mare aspectelor sociale în ceea ce privește proprietarii de autoturisme mai vechi și au subliniat faptul că deficiențele tehnice ale autoturismelor nu cauzează frecvent accidente.
9. Un alt motiv de îngrijorare a fost fezabilitatea practică: delegațiile au pus sub semnul întrebării scalabilitatea noilor metode de încercare care și-au dovedit utilitatea în condiții de laborator (măsurarea emisiilor de NOx ale autoturismelor diesel după încălzirea motorului) și faptul de a le impune statelor membre metode care nu sunt încă dezvoltate (măsurarea numărului de particule și măsurarea emisiilor de NOx ale autoturismelor cu motorizare pe benzină) sau care nu sunt utilizate pe scară largă (măsurarea emisiilor prin televerificare).

¹ Raportul de evaluare a impactului este anexat la cealaltă propunere, ST 8259/25 ADD 5-7.

10. Cu toate acestea, unele delegații au sprijinit propunerea Comisiei privind televerificarea, iar altele au sprijinit noile încercări privind emisiile dacă sunt aplicate unor grupuri mai limitate de vehicule sau numai în cadrul controalelor în trafic. În consecință, găsirea unui compromis cu privire la noile metode de încercare privind emisiile și la televerificare a fost deosebit de dificilă.
11. Principalele modificări introduse de președinție sunt următoarele:

Directiva privind ITP

- a. Domeniul de aplicare și frecvența minimă a inspecțiilor (articolele 2 și 5 din actul modificat): compromisul menține domeniul de aplicare al inspecțiilor și frecvențele minime aplicate în prezent. Aceasta înseamnă că nu se dă curs propunerii de a se trece la inspecția anuală în loc de inspecția bienală după 10 ani și de a se introduce inspecții suplimentare pentru camionete, precum și că se menține actuala excepție care permite excluderea motocicletelor din domeniul de aplicare atunci când se aplică măsuri alternative.
- b. Efectuarea inspecției în alt stat membru decât statul membru de înmatriculare [articolul 4 alineatul (4), articolul 5 alineatul (1) ultimul paragraf, articolul 8 alineatul (1a)]: compromisul urmează abordarea Comisiei privind un certificat temporar de inspecție tehnică într-un alt stat membru, dar extinde domeniul de aplicare la vehiculele comerciale ușoare. Compromisul consolidează comunicarea dintre statele membre în cauză și oferă mai multă flexibilitate în ceea ce privește momentul efectuării inspecției tehnice periodice ulterioare în statul membru de înmatriculare.
- c. Kilometrajele indicate de odometre (articolul 4a): președinția susține obligația din propunere de a se crea baze de date naționale privind kilometrajele indicate de odometre, oferindu-se astfel un instrument eficace de combatere a fraudei privind numărul de kilometri parcurși de vehicul. Aceasta precizează că domeniul de aplicare ar trebui să vizeze numai autoturismele și vehiculele comerciale ușoare. Cazurile de citire obligatorie a odometrului și de includere a kilometrajului respectiv în baza de date ar fi mai limitate decât se prevede în propunere: Pe lângă centrele de inspecție, care trebuie deja să înregistreze datele odometrului, atelierele autorizate de producătorii de vehicule, precum și producătorii, în ceea ce privește vehiculele conectate, ar urma să intre în sistemul de raportare. Includerea altor citiri ale kilometrajului indicat de odometru în baza de date ar fi la latitudinea statului membru.

- d. Noi metode de încercare a emisiilor (articolul 6, anexa I punctul 8.2): compromisul urmărește, pe de o parte, ca încercările din cadrul ITP să devină suficient de sensibile pentru a detecta defecțiunile legate de emisii în cazul vehiculelor moderne, care sunt mult mai curate dacă funcționează în conformitate cu configurațiile producătorilor, și, prin urmare, să aducă o contribuție majoră la obiectivele de politică ale UE privind calitatea aerului înconjurător² și la punerea în aplicare a noilor standarde privind emisiile vehiculelor³. Pentru a realiza acest lucru, compromisul sprijină, în principiu, propunerea Comisiei privind măsurarea numărului de particule (PN) și măsurarea NOx în centrele de inspecție. Pe de altă parte, având în vedere obstacolele rămase, și anume lipsa unor metode fiabile și a scalabilității în practică, compromisul reduce presiunea imediată asupra capacităților centrelor de inspecție și reduce riscurile în ceea ce privește robustețea rezultatelor încercărilor, oferind o evoluție eșalonată bazată pe acte de punere în aplicare care să detalieze metodele de încercare și domeniul de aplicare, urmată de termene specifice de punere în aplicare.
- e. Certificatul de inspecție tehnică în format electronic (articolul 8): aproape toate delegațiile au sprijinit propunerea de trecere la un certificat electronic de inspecție tehnică deșus în portofelele europene pentru identitatea digitală, în timp ce persoana care prezintă vehiculul poate solicita în continuare un exemplar tipărit. Compromisul precizează că eliberarea certificatelor în portofele începe la patru ani de la intrarea în vigoare a directivei. Compromisul nu mai impune certificarea exemplarului pe hârtie; ar fi suficient ca autenticitatea acestuia să poată fi verificată printr-un cod QR.
- f. Schimbul de date și raportarea (articolele 16, 20, 20a): în general, delegațiile au sprijinit obiectivul de îmbunătățire a interoperabilității transfrontaliere și a schimbului de date în timp real dintre autoritățile naționale și, prin extensie, centrele de inspecție. Cu toate acestea, un număr mare de state membre nu au fost de acord ca un astfel de schimb să se bazeze exclusiv pe sistemul MOVE-HUB dezvoltat de Comisie. Din aceste motive, președinția a inclus un nou alineat la articolul 16, care permite statelor membre să utilizeze propriile aplicații sau aplicații ale terților, inclusiv EUCARIS, pentru a face schimb de date și pentru a se conecta la sistemul electronic MOVE-HUB.

² Directiva (UE) 2024/2881 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2024 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Cel mai recent: Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) (JO L, 2024/1257, 8.5.2024).

Compromisul menține noua obligație de raportare (articolul 20a) cu un domeniu de aplicare redus; raportarea respectivă va fi similară cu raportarea în temeiul Directivei privind controlul tehnic în trafic.

- g. Sistemele electronice de siguranță⁴, datele de la producători [articolul 5 alineatele (6) și (7)] și lista altor elemente supuse inspecției din anexa I punctul 3: compromisul intră mai mult în detaliu cu privire la fluxul de date de la producători și la gestionarea datelor, care urmează să se bazeze pe acte de punere în aplicare. În ceea ce privește cele 62 elemente ale sistemului electronic de siguranță care urmează să fie nou inspectate în conformitate cu propunerea Comisiei, compromisul le grupează pe unele dintre ele în cadrul altor elemente existente ce trebuie inspectate, pe altele le supune inspecției în regim voluntar și pe altele le elimină.

La cererea delegațiilor, se adaugă două puncte de inspecție: în primul rând, o legătură voluntară între campaniile de rechemare a vehiculelor și inspecțiile tehnice auto, cu scopul de a îmbunătăți rezultatele campaniilor de rechemare care au o legătură strânsă cu siguranța și sănătatea (punctul 0.3); în al doilea rând, o inspecție a sistemelor de alarmă și de stingere a incendiilor (punctul 9.13).

Directiva privind CTT

- a. Domeniul de aplicare (articolul 2 din actul modificat): compromisul sprijină extinderea domeniului de aplicare al sistemului de control tehnic în trafic la vehiculele comerciale ușoare din categoria N1. Compromisul încearcă să răspundă preocupărilor profunde exprimate de unele delegații, pe de o parte, permițând excluderea acestor vehicule din domeniul de aplicare în cazul în care fac obiectul unei inspecții tehnice periodice după doi ani și apoi anual și, pe de altă parte, modificând obiectivul de acoperire a parcului auto de la articolul 5.
- b. Televerificarea [articolele 4a și 21 din propunere, articolul 9a și articolul 18 alineatul (3) din compromis]: compromisul stabilește conceptul de televerificare ca măsură voluntară, sub rezerva revizuirii în urma dobândirii unei experiențe suplimentare în practică. Pentru a facilita efectuarea de acțiuni ulterioare la nivel transfrontalier după detectarea unui vehicul generator de emisii ridicate, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili valori-prag pentru o astfel de cooperare transfrontalieră.

⁴ Acest subiect a fost redenumit „Sisteme avansate de asistență a conducătorilor auto și alte sisteme de siguranță”.

- c. Procentul de vehicule care urmează să facă obiectul unui control tehnic în trafic inițial (articolul 5): compromisul dă curs propunerii de stabilire a unor obiective în ceea ce privește inspecția parcului auto pentru fiecare stat membru, în locul unui obiectiv la nivelul Uniunii, precum și a unui nou obiectiv de inspecție pentru vehiculele comerciale ușoare din categoria N1. Acest din urmă obiectiv este stabilit în raport cu numărul (10 % dintre acestea) total de inspecții ale vehiculelor comerciale grele, în loc de 2 % pe an calendaristic din numărul vehiculelor comerciale ușoare înmatriculate, cum propusese Comisia.
- d. Controlul fixării încărcăturii [articolul 10 alineatul (1) litera (c), articolul 13]: compromisul reflectă opinia majorității delegațiilor, potrivit căreia obligația de control se poate referi numai la controlul tehnic în trafic inițial, întrucât nu există suficiente resurse de control pentru a efectua un control detaliat al fixării încărcăturii pentru fiecare vehicul trimis la control. Prin urmare, un control detaliat se va baza în continuare pe aprecierea inspectorului în urma evaluării vizuale obligatorii a fixării încărcăturii.
- e. Schimbul de date și raportarea (articolele 18a, 20): compromisul prevede un schimb de date aliniat la propunerea de directivă privind ITP și o raportare apropiată de propunerea Comisiei și de practica actuală.
- f. Conținutul și metodele controlului detaliat (articolele 10, 11, anexa II): în cazul în care posibilele elemente ale controalelor tehnice în trafic detaliate coincid cu cele relevante pentru ITP, modificările propuse de președinție sunt identice cu cele propuse pentru directiva privind ITP. Totuși, se aduc două modificări: în primul rând, compromisul clarifică la articolul 10 alineatul (1) că metoda din oficiu a controlului tehnic în trafic inițial este un control vizual, care poate fi completat cu utilizarea unor echipamente specifice. În al doilea rând, în ceea ce privește măsurarea emisiilor de NOx provenite de la motoarele diesel, compromisul sugerează că măsurarea în timpul controlului în trafic ar trebui instituită în termenul de transpunere de trei ani, având în vedere că problema condiționării prealabile a vehiculului nu este o problemă atunci când motorul se prezintă deja încălzit la încercare. Considerentul 15a clarifică faptul că, în cazul în care statul membru utilizează centre de inspecție tehnică auto pentru controlul detaliat, un astfel de control detaliat va depinde de introducerea unor metode de încercare relevante în centrele de inspecție respective în urma adoptării actelor de punere în aplicare.
- În concordanță cu abordarea televerificării, compromisul a adăugat televerificarea, ce trebuie confirmată prin utilizarea ulterioară a metodei de testare standard, ca metodă alternativă (8.1.1, 8.2.2.2-8.2.3.3).

Transpunere (articolul 3 din actul de modificare)

12. având în vedere caracterul ambițios și complex al cerințelor introduse de revizuirile propuse, multe state membre au solicitat o perioadă de transpunere mai lungă, aceasta fiind extinsă în compromis la trei ani. Elementele deosebit de dificile ale punerii în aplicare au fost abordate prin etape specifice de punere în aplicare după adoptarea actelor de punere în aplicare [a se vedea punctul 10.d de mai sus pentru încercările privind emisiile și articolul 8 din Directiva privind ITP pentru eliberarea certificatelor electronice de inspecție tehnică].
13. În cadrul reuniunii grupului de lucru din 13 noiembrie 2025, delegațiile au sprijinit, în general, compromisul președinției⁵ în vederea unei abordări generale, în timp ce unele dintre ele au solicitat clarificări suplimentare sau au cerut alte modificări. Comisia a recunoscut activitatea tehnică desfășurată de președinție, dar a subliniat că mai multe elemente de reformă pe care le considera de o importanță deosebită fie au fost reduse în ceea ce privește domeniul de aplicare sau nivelul de ambiție, fie au fost eliminate. Comisia și-a rezervat poziția, inclusiv în ceea ce privește selectarea împuternicirilor pentru acte delegate și acte de punere în aplicare.
14. În cadrul reuniunii sale din 21 noiembrie, Comitetul Reprezentanților Permanenți a aprobat cu o majoritate largă compromisul prezentat în anexă și în addendumul 1⁶ la prezenta notă. Unele delegații și-au reiterat preocupările profunde rămase în ceea ce privește complexitatea și sarcina administrativă sau tehnică.

IV. CONCLUZII

15. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) este invitat să convină asupra unei abordări generale în cadrul reuniunii sale din 4 decembrie 2025.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Identic cu textul din documentul ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, cu excepția unor corecturi lingvistice.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și a Directivei 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 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 European⁷,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁸,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

- (1) Dispozițiile privind inspecția tehnică fac parte din legislația Uniunii de mai multe decenii. Ele fac însă obiectul unei armonizări treptate. Legislația Uniunii în acest sens a fost revizuită ultima dată în 2014 prin „pachetul privind inspecția tehnică a autovehiculelor”⁹. Pentru a îmbunătăți asigurarea respectării acestor norme, revizuirile lor consecutive au extins treptat gama vehiculelor care trebuie să fie supuse inspecției și domeniul de aplicare al normelor armonizate, inclusiv al celor privind controalele tehnice în trafic și documentele de înmatriculare a vehiculelor. Acestea au prevăzut și au actualizat metodele de inspecție, procedurile și documentele conexe necesare pentru a reflecta progresele tehnologice.
- (2) Directiva 2014/45/UE stabilește conținutul minim și frecvența inspecțiilor pentru fiecare categorie de vehicule, cu excepția motocicletelor, pentru care statele membre dispun de o marjă de apreciere mai largă. Directiva respectivă stabilește, de asemenea, cerințe minime privind independența centrelor de inspecție și formarea inspectorilor, echipamentele de inspecție și conținutul certificatului de inspecție tehnică. Valabilitatea certificatului respectiv, la fel ca a oricărei alte dovezi a inspecției, trebuie să fie recunoscută de statele membre în scopul liberei circulații și al reînmatriculării unui vehicul deja înmatriculat într-un alt stat membru.

⁹ 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 (JO L 127, 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), 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 (JO L 127, 29.4.2014, p. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) și 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 (JO L 127, 29.4.2014, p. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Directiva 2014/47/UE completează Directiva 2014/45/UE, prevăzând obligația statelor membre de a efectua controale tehnice în trafic pentru vehiculele comerciale grele de peste 3,5 tone, inclusiv pentru autobuze, camioane și remorcile acestora, cu scopul de a controla 5 % din parcul de vehicule al Uniunii în fiecare an. Aceste controale includ un control tehnic în trafic inițial și, dacă inspectorul consideră necesar, un control tehnic în trafic mai detaliat. Elementele care fac obiectul controalelor detaliate sunt aceleași cu cele care fac obiectul inspecțiilor tehnice periodice și pot include, de asemenea, controlul fixării încărcăturii. În cazul în care se constată o deficiență majoră sau periculoasă în timpul unui control tehnic în trafic, statul membru în care a avut loc controlul are obligația de a notifica statul membru de înmatriculare pentru a asigura repararea vehiculului al cărui drept de circulație a fost suspendat.
- (4) Datorită progreselor tehnologice rapide, unele dintre normele actuale privind inspecția vehiculelor au devenit depășite și ar trebui modificate pentru a le adapta la tehnologiile și vehiculele mai noi, inclusiv vehiculele electrice și vehiculele hibride electrice. Cadrul aplicabil inspecțiilor ar trebui să contribuie și mai mult la reducerea emisiilor generate de transporturi și la accelerarea și valorificarea digitalizării în sectorul transporturilor. Cadrul ar trebui, de asemenea, să fie mai bine adaptat la evoluțiile tehnologiei vehiculelor, ale compoziției parcului auto și ale metodelor de inspecție.
- (5) Tranziția digitală reprezintă una dintre prioritățile Uniunii. În contextul actualizării normelor actuale privind inspecția vehiculelor, este, de asemenea, important să se armonizeze, să se simplifice și să se digitalizeze într-o mare măsură procedurile administrative și să se elimine barierele rămase în calea liberei circulații. Printre aceste bariere se numără nerecunoașterea inspecțiilor tehnice periodice efectuate în alte state membre decât statul membru de înmatriculare. Acest lucru poate împiedica libera circulație a persoanelor în cadrul Uniunii și dreptul acestora de a-și stabili reședința într-un alt stat membru decât cel în care este înmatriculat în prezent vehiculul.
- (5a) Inspecțiile efectuate pe parcursul duratei de viață a unui vehicul ar trebui să fie relativ simple, rapide și necostisitoare, fiind totodată eficace în ceea ce privește realizarea obiectivelor prezentei directive.

- (6) Unele dintre metodele actuale de încercare privind emisiile sunt inadecvate pentru inspecția vehiculelor cu tehnologie modernă de control al emisiilor de poluanți atmosferici și cu emisii de referință scăzute. Există, de asemenea, potențialul de a reduce și mai mult emisiile de poluanți prin încercări și verificări mai adecvate. Aplicarea celor mai bune metode de încercare disponibile, proporționale și adecvate, ar ajuta statele membre să atingă standarde mai stricte de calitate a aerului, și anume valorile-limită pentru protecția sănătății umane stabilite prin Directiva (UE) 2024/2881 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁰, în special pentru particulele fine în suspensie și oxizii de azot (NO_x).
- (7) Numărul deceselor și al vătămarilor grave pe drumurile din Uniune rămâne la un nivel inacceptabil de ridicat, înregistrându-se 20 400 de decese în 2023. Prin urmare, sunt necesare măsuri suplimentare pentru a atinge obiectivele în materie de siguranță rutieră stabilite în cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră pentru perioada 2021-2030¹¹.
- (8) Inspecția tehnică a motocicletelor aduce beneficii clare pentru siguranța rutieră. Acest lucru a fost demonstrat și de numărul de state membre care includ deja motocicletele în regimurile lor de inspecție tehnică. Statele membre pot exclude de la inspecțiile tehnice periodice obligatorii motocicletele cu o capacitate cilindrică mai mare de 125 cm³ sau cu o putere nominală sau netă continuă maximă de peste 11 kW, dacă au pus în aplicare măsuri alternative eficiente de siguranță rutieră, cum ar fi controalele în trafic.

¹⁰ Directiva (UE) 2024/2881 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2024 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei, SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) În conformitate cu feedbackul primit de la statele membre și de la reprezentanții industriei, cerințele legale actuale menite să asigure faptul că datele tehnice necesare pentru efectuarea inspecțiilor tehnice periodice sunt disponibile pentru centrele de inspecție s-au dovedit a fi ineficiente. Prin urmare, este necesar să se precizeze, ținând seama de cerințele de comunicare menționate la articolul 61 și în anexa X din Regulamentul (UE) 2018/858, faptul că un set minim de informații ar trebui să fie pus, gratuit și fără întârzieri nejustificate, la dispoziția autorităților competente sau a organismelor de date centralizate cărora autoritățile unuia sau mai multor state membre le-au încredințat sarcina de a gestiona accesul la informațiile respective, fapt care ar trebui să garanteze ulterior că centrele de inspecție dispun, la rândul lor, de accesul necesar.
- (10) Pentru vehiculele din categoriile M1 și N1, statul membru de înmatriculare ar trebui să recunoască un certificat UE de inspecție tehnică temporar eliberat de un alt stat membru pentru o perioadă de șase luni, cu condiția ca inspecția tehnică periodică ulterioară să fie efectuată în statul membru de înmatriculare. Acest lucru înseamnă că vehiculul trebuie să se întoarcă în statul membru de înmatriculare în timpul valabilității certificatului UE de inspecție tehnică temporar pentru a fi supus inspecției tehnice periodice ulterioare. Acest lucru va contribui la facilitarea liberei circulații a persoanelor, respectând în același timp cerința de bază conform căreia vehiculele trebuie, în general, să fie supuse inspecției în statul membru de înmatriculare. Pentru a se garanta că statutul vehiculului este clar, statul membru care efectuează inspecția comunică statului membru de înmatriculare rezultatul inspecției într-o perioadă scurtă de timp prin intermediul MOVE-HUB.
- (11) Din același motiv, un stat membru de înmatriculare ar trebui să poată alege să recunoască certificatele de inspecție tehnică emise de un alt stat membru. În acest caz, el ar trebui să informeze celelalte state membre și Comisia. Certificatele de inspecție tehnică în cauză ar trebui considerate de toate statele membre ca fiind echivalente cu certificatele eliberate de statul membru de înmatriculare.

- (12) Pentru a combate fraudele legate de kilometrajul vehiculelor rulate, înregistrarea kilometrajelor indicate de odometre este inclusă în inspecția tehnică periodică. Manipularea odometrului poate avea consecințe asupra siguranței rutiere, deoarece cumpărătorii sunt induși în eroare cu privire la nivelul de uzură și, prin urmare, cu privire la nevoile de întreținere, iar cel mai probabil vehiculul nu a făcut obiectul întreținerii obligatorii. Cu toate acestea, eficacitatea măsurii este limitată, deoarece prima inspecție tehnică pentru vehiculele din categoria M1 sau N1 este efectuată doar la patru ani de la prima înmatriculare în majoritatea statelor membre și ulterior doar o dată la doi ani în multe dintre acestea. Pe baza experienței suplimentare din mai multe state membre în ceea ce privește diferite categorii de vehicule, statele membre ar trebui cel puțin să se asigure că se efectuează înregistrarea kilometrajelor indicate de odometre ori de câte ori reparatorii autorizați de către producătorii de vehicule efectuează lucrări de întreținere sau de reparare a unui vehicul din categoria M1 sau N1 și că respectivele valori sunt înregistrate într-o bază de date națională sau într-un registru național al vehiculelor. Reparatorii autorizați își desfășoară activitatea în cadrul unui sistem de distribuție al producătorului. Pentru a crește în continuare numărul de puncte de date din istoricul odometrelor vehiculelor, statele membre pot oferi acces la înregistrarea în aceeași bază de date națională sau în același registru al vehiculelor pentru alți furnizori de servicii, în special ateliere independente de reparații sau întreținere, și pot include și alte entități care pot furniza citiri fiabile ale kilometrajului înregistrat de odometru, cum ar fi societățile de asigurări sau societățile de închirieri auto. Statele membre ar trebui să pună aceste kilometraje la dispoziția autorităților competente și a titularului certificatului de înmatriculare și să furnizeze inspectorilor istoricul odometrului (datele și/sau evaluarea).
- (12a) În plus, statele membre ar trebui să prevadă obligația producătorilor sau a reprezentanților acestora de a transmite o dată la trei luni kilometrajele indicate de odometrele vehiculelor conectate. Întrucât statele membre nu au acces direct la aceste date, ele nu sunt responsabile pentru calitatea datelor. Pentru a permite consumatorilor să detecteze fraudele legate de odometre înainte de a cumpăra un vehicul, statele membre ar trebui, de asemenea, să informeze consumatorii cu privire la disponibilitatea istoricului odometrelor pentru deținătorul certificatului de înmatriculare, în special în contextul vânzărilor de vehicule. Statele membre pot decide să perceapă o taxă administrativă atunci când furnizează istoricul odometrului titularului certificatului de înmatriculare. Pentru a spori disponibilitatea statisticilor privind utilizarea vehiculelor fără sarcini suplimentare de raportare pentru administrațiile naționale, statele membre ar trebui să pună kilometrajele indicate de odometre la dispoziția institutelor naționale de statistică și a Comisiei (Eurostat).

- (13) Deși vehiculele electrice, inclusiv vehiculele hibride electrice, sunt în circulație de mulți ani, iar numărul lor este în continuă creștere, nu există norme armonizate privind inspecția tehnică a sistemelor de înaltă tensiune ale acestor vehicule, ceea ce a condus la elaborarea de către statele membre a unor protocoale de inspecție diferite. Pentru a asigura funcționarea în siguranță a acestor vehicule pe întreaga lor durată de viață utilă și pentru a evita practicile de inspecție contradictorii în statele membre, elementele relevante supuse inspecției ar trebui incluse în cerințele minime privind conținutul inspecției și metodele de aplicare recomandate.
- (13a) Pentru a asigura inspecția corectă a vehiculelor electrice și electrice hibride, inclusiv a noilor sisteme electronice avansate, este important ca inspectorii să fie instruiți în mod corespunzător atât în timpul formării inițiale, cât și al perfecționării ulterioare. Pentru a putea efectua inspecția diferitelor tipuri de vehicule și sisteme noi, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a autoriza inspectorii care s-au specializat exclusiv în inspectarea anumitor tipuri de vehicule sau exclusiv în efectuarea anumitor tipuri de inspecții. Statele membre care doresc să utilizeze această posibilitate ar trebui să se asigure că certificatul eliberat inspectorilor respectivi indică în mod clar limitările inspectorului în efectuarea inspecțiilor tehnice.

- (14) În prezent, vehiculele moderne încorporează numeroase sisteme electronice avansate noi, pentru a deveni astfel mai sigure și pentru a acorda asistență conducătorului auto. Sistemele respective pot sau nu să fie obligatorii pentru omologarea de tip în cazul în care Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului¹² prevede instalarea unei varietăți de sisteme avansate de asistență a conducătorilor auto, concepute pentru a evita accidentele și a reduce numărul victimelor și al vătămărilor grave. Cu toate acestea, beneficiile preconizate nu vor fi obținute dacă aceste sisteme se deteriorează în timp sau fac obiectul unor manipulări frauduloase. Prin urmare, aceste noi sisteme electronice ar trebui incluse în inspecțiile tehnice periodice și în controalele tehnice în trafic pentru a se garanta că aduc beneficiile preconizate în materie de siguranță. Pentru a asigura funcționarea în siguranță a vehiculelor automatizate și inspecția sistemelor electronice de siguranță pe întreaga durată de viață utilă a acestora, elementele relevante supuse inspecției ar trebui incluse în cerințele minime privind conținutul inspecției și metodele de aplicare recomandate prevăzute în anexele respective la Directivele 2014/45/UE și 2014/47/UE.
- (15) Deși transportul rutier contribuie cu o pondere semnificativă de emisii nocive de poluanți atmosferici, în special de NO_x și particule fine, metodele actuale de inspecție în legătură cu emisiile de evacuare nu sunt adaptate la vehiculele și tehnologiile mai recente. Recomandarea (UE) 2023/688 a Comisiei¹³ a reprezentat un prim pas în armonizarea măsurării numărului de particule în timpul inspecțiilor tehnice. În interesul sănătății publice, al protecției mediului și al concurenței loiale, elementele relevante supuse inspecțiilor tehnice periodice și controalelor tehnice în trafic prevăzute în anexele la Directivele 2014/45/UE și 2014/47/UE ar trebui să includă în prezent măsurarea numărului de particule și a NO_x.

¹² Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Recomandarea (UE) 2023/688 a Comisiei din 20 martie 2023 privind măsurarea numărului de particule în cadrul inspecției tehnice periodice a vehiculelor echipate cu motoare cu aprindere prin compresie (JO L 90, 28.3.2023, p. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Pentru măsurarea NOx de la vehiculele cu motoare cu aprindere prin compresie în cadrul inspecțiilor tehnice periodice, Comisia ar trebui să specifice, prin acte de punere în aplicare, cerințele pentru condiționarea prealabilă a vehiculelor, pe baza unor studii care să confirme caracterul adecvat al metodelor, și standardele EURO care ar trebui incluse în domeniul de aplicare, înainte ca aceste vehicule să poată fi incluse în domeniul de aplicare al încercărilor privind emisiile. Măsurarea NOx de la vehiculele echipate cu motoare cu aprindere prin compresie în cadrul controalelor în trafic poate fi efectuată mai ușor întrucât vehiculele sunt selectate și sunt deja încălzite pentru încercare. În cazul în care se prevede să aibă loc acțiuni ulterioare într-un centru de inspecție care efectuează inspecții tehnice auto, acțiunile ulterioare respective depind de punerea în aplicare a metodelor adecvate de încercare privind emisiile în conformitate cu actele de punere în aplicare.
- (15b) În ceea ce privește măsurarea numărului de particule (PN) pentru vehiculele cu motor cu aprindere prin scânteie, Comisia ar trebui să precizeze metodele de măsurare și valorile-limită prin acte de punere în aplicare înainte ca acestea să poată fi incluse în domeniul de aplicare al încercării privind emisiile. Comisia poate specifica metoda, valorile-limită și standardele EURO care ar trebui incluse pentru măsurarea NOx de la motoarele cu aprindere prin scânteie prin acte de punere în aplicare.
- (15c) Campaniile de rechemare a vehiculelor în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora și cu Regulamentul (UE) 2023/988 privind siguranța generală a produselor depind de conformarea efectivă în acest sens a proprietarilor de vehicule sau a titularilor certificatelor de înmatriculare. Inspecțiile tehnice ar putea facilita campaniile de rechemare a vehiculelor în cazul în care deficiența care a condus la campanie reprezintă un risc grav la adresa siguranței sau a sănătății persoanelor de la bord ori a altor participanți la trafic sau la adresa mediului. Prin urmare, ar trebui stabilită o legătură între campaniile de rechemare și inspecțiile tehnice. Prin intermediul acestei legături, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a stabili dacă o anumită campanie de rechemare trebuie să facă obiectul unei inspecții tehnice și de a clasifica deficiența care a cauzat campania de rechemare drept deficiență majoră sau periculoasă. Clasificarea deficienței poate afecta rezultatul inspecției tehnice și poate avea drept consecință faptul că vehiculul nu trece inspecția decât după ce deficiența a fost remediată, iar remedierea sa a fost verificată în cadrul unei inspecții tehnice ulterioare.

- (15d) Stabilirea legăturii dintre campaniile de rechemare și inspecția tehnică auto depinde de un flux de informații fiabil și actualizat de la producători către autoritățile competente și, ulterior, către centrele de inspecție. Această legătură nu aduce atingere normelor care garantează că proprietarul vehiculului sau titularul certificatului de înmatriculare a fost informat în mod corespunzător cu privire la campania de rechemare și că i s-a oferit posibilitatea de a prezenta vehiculul pentru verificare și reparații și nu modifică și nici nu transferă către autoritățile publice responsabilitățile producătorilor și ale altor operatori economici din lanțul de aprovizionare de a lua măsuri corective adecvate, inclusiv rechemarea vehiculelor, în cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav la adresa siguranței sau a sănătății persoanelor de la bord ori a altor participanți la trafic sau la adresa mediului.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Pe lângă inspecțiile tehnice periodice programate, vehiculele ar trebui, de asemenea, să facă obiectul unei inspecții tehnice în cazul în care sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate semnificativ. Printre acestea se numără cazurile în care există o modificare a categoriei vehiculului sau a nivelurilor de emisii, de exemplu în urma instalării unui filtru de particule sau în cazul în care un vehicul este transformat pentru a funcționa cu un combustibil alternativ ori s-a operat o modificare a sistemului de conducere. Acest lucru nu împiedică și nici nu restricționează reglementările naționale privind omologarea vehiculelor transformate sau modificate înmatriculate în statul membru respectiv.
- (19) Pentru a facilita tranziția digitală și pentru a reduce costurile pentru centrele de inspecție, certificatele de inspecție tehnică ar trebui eliberate într-un format electronic standardizat. De asemenea, persoanei care a prezentat vehiculul pentru inspecție ar trebui să i se elibereze, la cerere, o copie imprimată a certificatului de inspecție tehnică. Statele membre ar trebui să accepte ambele formate atunci când se schimbă proprietarul vehiculului sau când vehiculul este reînmatriculat într-un alt stat membru. Acest lucru este valabil și pentru raportul privind controlul tehnic în trafic mai detaliat.

- (20) Ar trebui să se asigure faptul că prelucrarea datelor cu caracter personal în scopul punerii în aplicare a prezentei directive respectă cadrul de protecție a datelor al Uniunii, în special Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁴. În conformitate cu principiul protecției datelor în mod implicit, pentru verificarea certificatelor de inspecție tehnică ar trebui utilizate tehnici de verificare care nu impun transmiterea de date cu caracter personal aferente certificatelor individuale.
- (21) Pentru a asigura urmărirea adecvată a deficiențelor în cazul în care un vehicul nu trece o inspecție tehnică periodică din cauza uneia sau mai multor deficiențe majore sau periculoase într-un alt stat membru decât statul membru de înmatriculare, rezultatul inspecției și termenul pentru inspecția ulterioară ar trebui notificate statului membru de înmatriculare și înregistrate în registrul vehiculelor. Termenul pentru inspecția ulterioară nu ar trebui să depășească două luni, iar aceasta ar trebui să aibă loc în oricare dintre statele membre respective. În plus, în cazul în care un vehicul nu a trecut inspecția tehnică periodică din cauza uneia sau mai multor deficiențe periculoase, pentru a evita riscurile imediate pentru siguranța rutieră sau pentru mediu, statul membru sau autoritatea competentă ar trebui să poată decide că vehiculul în cauză nu poate circula pe drumurile publice și să solicite statului membru de înmatriculare să suspende autorizația de circulație a vehiculului în traficul rutier până la remedierea deficiențelor și la verificarea remedierii în cadrul unei inspecții tehnice ulterioare. Suspendarea ar trebui înregistrată în registrul vehiculelor din statul membru de înmatriculare.
- (22) Manipularea sau intervenția frauduloasă asupra sistemului de control al emisiilor vehiculului, a sistemului de înaltă tensiune, inclusiv a sistemului de gestionare a bateriei, a amortizorului de zgomot sau a sistemelor de siguranță, care cauzează deficiențe majore sau periculoase, ar trebui să fie pasibilă de sancțiuni efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii. Manipularea sau intervenția frauduloasă implică, printre altele, dezactivarea, modificarea sau reglarea deliberată a sistemelor și componentelor vehiculului, cu scopul de a schimba funcția specificată inițial de producător pentru a ocoli reglementările sau cerințele tehnice.

¹⁴ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (JO L 119, 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Cerințele actuale prevăzute în Directivele 2014/45/UE și 2014/47/UE privind cooperarea dintre statele membre în punerea în aplicare a directivelor respective nu permit statelor membre să verifice statutul juridic și tehnic al unui vehicul în situații transfrontaliere. Pentru a asigura o mai mare eficacitate, inclusiv în astfel de situații, statele membre ar trebui să își acorde reciproc asistență în punerea în aplicare a directivelor într-un mod mai sistematic. Prin urmare, este necesar să se stabilească norme privind schimbul de informații și de date privind vehiculele pentru a permite statelor membre să își consulte reciproc registrele vehiculelor și bazele de date privind inspecția tehnică, inclusiv conținutul certificatelor de inspecție tehnică și al rapoartelor de control tehnic în trafic. Acest schimb ar trebui să acopere, de asemenea, certificatul de conformitate eliberat în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858. Statele membre pot asigura accesul la date în conformitate cu normele privind schimbul de date stabilite în regulamentul respectiv.
- (24) Pentru schimbul de informații privind vehiculele înmatriculate în Uniune, Comisia a dezvoltat platforma de schimb de mesaje MOVE-HUB pentru a interconecta registrele electronice naționale ale statelor membre¹⁵. Platforma găzduiește în prezent interconectarea registrelor întreprinderilor de transport rutier (ERRU), a registrelor permiselor de conducere (RESPER), a registrelor de formare a conducătorilor auto profesioniști (ProDriveNet), a registrelor cardurilor de tahograf ale conducătorilor auto (TACHOnet) și notificarea neconformităților în cadrul controalelor tehnice în trafic (CTT) ale vehiculelor¹⁶.

¹⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480 al Comisiei din 1 aprilie 2016 de stabilire a unor norme comune privind interconectarea registrelor electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1213/2010 (JO L 87, 2.4.2016, p. 4. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2205 al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic (JO L 314, 30.11.2017, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Funcționalitățile MOVE-HUB ar trebui extinse pentru a permite schimbul necesar de informații și de date privind vehiculele în sensul Directivelor 2014/45/UE și 2014/47/UE. Prin urmare, statele membre ar trebui să își conecteze sistemele electronice care conțin informații privind certificatele de inspecție tehnică, certificatele UE de inspecție tehnică temporară și istoricul odometrului la MOVE-HUB în scopul schimbului de mesaje. Statele membre pot continua să își utilizeze propriile aplicații sau să utilizeze aplicații ale terților, inclusiv Sistemul de informații european privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris), pentru a se conecta la sistemul electronic MOVE-HUB. Schimbul de informații și de date prin intermediul MOVE-HUB ar trebui să fie operațional în termen de doi ani de la adoptarea actelor de punere în aplicare corespunzătoare în temeiul articolului 16 din Directiva 2014/45/UE și al articolului 18a din Directiva 2014/47/UE.
- (26) Situațiile de criză provocate de evenimente grave care au loc în interiorul sau în afara Uniunii pot perturba în mod semnificativ funcționarea sistemului său de inspecție tehnică. În perioade de criză, statele membre ar trebui să poată prelungi valabilitatea certificatelor de inspecție tehnică, inclusiv a certificatelor UE de inspecție tehnică temporară. Sub rezerva autorizării de către Comisie, statelor membre ar trebui să li se permită să prelungească cu șase luni valabilitatea administrativă a certificatelor de inspecție tehnică și a certificatelor UE de inspecție tehnică temporară care expiră. În cazul în care situația de criză persistă, ar trebui să fie posibilă prelungirea în continuare a valabilității.
- (27) Vehiculele comerciale ușoare din categoria N1 sunt utilizate mai intens decât autoturismele personale, adesea în zone dens populate. Având în vedere numărul ridicat de vehicule comerciale ușoare din categoria N1 aflate în circulație în Uniune, pentru a promova condiții de concurență echitabile pentru operatorii comerciali din întreaga Uniune și pentru a îmbunătăți în continuare siguranța și performanța lor de mediu, vehiculele comerciale ușoare din categoria N1 ar trebui, de asemenea, să facă obiectul controalelor tehnice în trafic.

- (28) În ceea ce privește controalele tehnice în trafic, verificarea emisiilor de evacuare pentru un număr mare de vehicule prin utilizarea echipamentelor de televerificare este o măsură eficientă pentru identificarea vehiculelor generatoare de emisii ridicate. Experiența din unele state membre a demonstrat că ratele de detectare cresc semnificativ în comparație cu metodele de încercare obligatorii. Echipamentele de televerificare pot fi utilizate în mod sistematic pentru a verifica o mare parte din parcul de vehicule în condiții reale de circulație. Emisiile vehiculelor sunt dinamice, vârfurile de emisii având loc mai frecvent în condiții specifice, cum ar fi în timpul pornirii la rece. O singură măsurătoare staționară prin televerificare poate indica cu succes un vehicul cu emisii ridicate care este defect sau manipulat fraudulos. În funcție de amploarea depășirii măsurate, pot fi necesare mai multe măsurători staționare prin televerificare pentru a confirma că un vehicul are emisii ridicate. Întrucât astfel de defecțiuni și modificări generează emisii excesive care prezintă riscuri pentru sănătatea umană și pentru mediu, ele ar trebui remediate, iar orice manipulare frauduloasă ar trebui sancționată.
- (28a) Televerificarea nu poate înlocui un control tehnic în trafic, dar poate fi utilizată pentru a selecta vehicule pentru un control tehnic în trafic suplimentar. Verificarea măsurătorilor realizate prin televerificare poate avea loc fie sub forma unui control tehnic în trafic imediat după o măsurătoare prin televerificare, fie într-un centru de inspecție tehnică. Având în vedere că televerificarea identifică vehicule generatoare de emisii ridicate indiferent de statul lor membru de înmatriculare, statul membru care a identificat vehiculul și statul membru de înmatriculare ar trebui să coopereze pentru a asigura acțiuni ulterioare adecvate, pe baza unor valori armonizate pentru vehiculele generatoare de emisii ridicate.

- (28b) Verificarea în trafic sau într-un centru de control ar trebui să urmeze metodele de inspecție stabilite la punctele 8.1 și 8.2 din anexa II la Directiva 2014/47/UE și, respectiv, din anexa I la Directiva 2014/45/UE. Aceasta înseamnă, de exemplu, că, în cazul în care se suspectează că un autoturism ori vehicul comercial ușor diesel din categoria N1 echipat cu un motor Euro 5b sau mai nou, sau un vehicul comercial greu ori autocar din clasa de emisie Euro VI emite particule fine peste limita legală la momentul omologării, emisiile lor ar trebui verificate utilizând măsurarea numărului de particule în conformitate cu punctul 8.2.3.1 din anexa relevantă. Pentru vehiculele diesel fără filtru de particule, emisiile vor fi verificate utilizând măsurarea opacității. Verificarea emisiilor de NOx ale vehiculelor diesel urmează noua metodă de măsurare în conformitate cu punctul 8.2.3.3 din anexa relevantă. Statele membre ar trebui să stabilească metoda de verificare a emisiilor de evacuare pentru vehiculele din categoria L. Emisiile sonore ar trebui verificate cu ajutorul unui sonometru.
- (29) [...]
- (30) Directiva 2014/47/UE prevede o cotă minimă de vehicule comerciale grele care trebuie controlate în trafic în fiecare an în Uniune, dar nu stabilește nicio țintă la nivelul statelor membre, astfel încât este dificil să se asigure punerea în aplicare a acestei cote minime. Pentru a se asigura că, prin controalele tehnice în trafic ale vehiculelor comerciale, se contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere și la reducerea poluării atmosferice în întreaga Uniune, fiecare stat membru ar trebui să efectueze un număr total de controale tehnice în trafic inițiale în fiecare an care să reprezinte cel puțin 5 % din numărul total de vehicule comerciale grele. În plus, statele membre ar trebui să efectueze controale tehnice în trafic inițiale ale vehiculelor comerciale ușoare din categoria N1 care să corespundă unui procent de cel puțin 10 % din numărul total de controale tehnice în trafic inițiale ale vehiculelor utilitare grele.
- (31) Pentru a promova transformarea digitală și pentru a reduce costurile în sectorul transporturilor, statele membre ar trebui să prevadă obligația autorităților lor competente de a accepta dovezi electronice ale controalelor tehnice în trafic.

- (32) Fixarea încărcăturii este esențială pentru siguranța rutieră. O evaluare vizuală a fixării încărcăturii ar trebui să fie o parte obligatorie a controalelor tehnice în trafic inițiale în toate statele membre. Pe baza rezultatelor controlului tehnic în trafic inițial, se poate efectua un control mai detaliat al fixării încărcăturii.
- (33) Pentru a se asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a preciza: (a) setul de informații și date tehnice necesare pentru inspecția tehnică ce trebuie puse la dispoziția autorităților competente, (b) elementele de interoperabilitate și măsurile de securitate aplicabile codurilor QR introduse pe certificatele de inspecție tehnică, (c) caracteristicile și cerințele necesare privind formatul și conținutul informațiilor și datelor care urmează să fie schimbate, (d) formatul în care trebuie comunicate datele privind inspecțiile tehnice periodice și controalele tehnice în trafic, (e) cerințele pentru condiționarea prealabilă a vehiculelor, precum și a specifica ce standarde EURO ar trebui incluse pentru măsurarea oxizilor de azot (NOx) în cazul motoarelor cu aprindere prin compresie în centrele de inspecție tehnică auto, (f) metodele și valorile-limită pentru măsurarea numărului de particule (PN) și pentru măsurarea oxizilor de azot (NOx) în cazul motoarelor cu aprindere prin scânteie, precum și (g) a stabili limitele comune pentru emisiile de evacuare sau pentru emisiile sonore sau pentru ambele aspecte, care ar trebui utilizate pentru identificarea prin televerificare a vehiculelor generatoare de emisii ridicate, atunci când o astfel de identificare ar trebui să conducă la acțiuni ulterioare la nivel transfrontalier. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Obiectivele prezentei directive, și anume îmbunătățirea siguranței rutiere, facilitarea liberei circulații a persoanelor și reducerea emisiilor de poluanți, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre acționând individual, întrucât normele naționale care reglementează aceste controale ale vehiculelor ar conduce la cerințe divergente. În consecință, astfel de obiective sunt realizate mai bine la nivelul Uniunii prin stabilirea unor cerințe minime comune și a unor norme armonizate privind inspecțiile tehnice periodice și controalele tehnice în trafic ale vehiculelor care circulă în interiorul Uniunii. Prin urmare, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.
- (36) În cadrul punerii în aplicare a Directivei 2014/45/UE, statele membre ar trebui să raporteze periodic Comisiei date esențiale privind numărul total de vehicule inspectate din fiecare categorie, părțile verificate și elementele neconforme. În ceea ce privește controalele tehnice în trafic, se impune o raportare mai puțin frecventă.
- (37) Pentru a reduce la minimum sarcina administrativă, asigurând în același timp utilitatea informațiilor raportate, statele membre ar trebui să raporteze o dată la trei ani cu privire la punerea în aplicare a Directivelor 2014/45/UE și 2014/47/UE.
- (38) Sistemul de inspecție tehnică are un impact direct asupra siguranței rutiere, a zgomotului și a emisiilor și, în consecință, ar trebui revizuit periodic. Pe baza contribuțiilor din partea autorităților statelor membre, Comisia ar trebui să raporteze Parlamentului European și Consiliului cu privire la eficacitatea dispozițiilor Directivei 2014/45/UE, inclusiv a celor referitoare la domeniul de aplicare, frecvența inspecțiilor și recunoașterea certificatelor UE de inspecție tehnică temporare, și ale Directivei 2014/47/UE. Ar trebui să se pună un accent deosebit pe experiența dobândită în ceea ce privește televerificarea, în vederea încorporării generale a acesteia în sistemul de inspecție tehnică, după caz.

- (39) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 și a emis un aviz la [ZZ/LL/AAAA].
- (40) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative¹⁸, statele membre s-au angajat ca, în cazuri justificate, să transmită, împreună cu notificarea măsurilor lor de transpunere, și 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.
- (41) Prin urmare, Directivele 2014/45/UE și 2014/47/UE ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

¹⁸ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

„Articolul 1

Modificări aduse Directivei 2014/45/UE

Directiva 2014/45/UE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), a șasea liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– vehicule cu două sau trei roți – vehicule din categoriile L3e, L4e, L5e și L7e cu o capacitate cilindrică mai mare de 125 cm³ sau cu o putere nominală sau netă continuă maximă de peste 11 kW;

– tractoare cu roți din categoriile T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b, utilizate în principal pe drumurile publice, în activități comerciale de transport rutier de marfă.”;

(b) la alineatul (2), a șaptea liniuță se înlocuiește cu următorul text: „

– vehicule din categoriile L3e, L4e, L5e și L7e cu o capacitate cilindrică de peste 125 cm³, sau cu o putere nominală sau netă continuă maximă de peste 11 kW, în cazul în care statul membru a pus în aplicare măsuri alternative eficiente de siguranță rutieră pentru vehiculele cu două sau trei roți, ținând seama în special de statisticile relevante privind siguranța rutieră din ultimii cinci ani. Statele membre notifică aceste derogări Comisiei.”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. «vehicul» înseamnă orice autovehicul care nu se află pe șine sau remorca sa, cu excepția troleibuzelor, adică a vehiculelor conectate la un conductor electric;”

(b) se introduce următorul punct 6a:

„6a. «vehicul conectat» înseamnă orice vehicul dotat din fabricație cu o conexiune fără fir capabilă să transmită kilometrajele indicate de odometre;”;

(c) punctul 10 se înlocuiește cu următorul text:

10. «omologare» înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un vehicul respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante menționate în Regulamentele (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2018/858;”;

(d) punctul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„12. «certificat de inspecție tehnică» înseamnă un raport de inspecție tehnică în format digital sau o versiune imprimată a acestuia, care poate fi verificat în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) și este emis de autoritatea competentă sau de un centru de inspecție;”;

(e) se introduce următorul punct 12a:

„12a. «certificat UE de inspecție tehnică temporar» înseamnă un certificat de inspecție tehnică emis de autoritatea competentă sau de un centru de inspecție stabilit într-un alt stat membru decât statul membru în care este înmatriculat vehiculul în conformitate cu articolul 8;”.

3. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Responsabilități

- (1) Fiecare stat membru se asigură că vehiculele înmatriculate pe teritoriul său sunt inspectate periodic în conformitate cu prezenta directivă.
- (2) Fără a aduce atingere alineatului (4), 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 publice sau private autorizate.

- (3) Statele membre pot recunoaște un certificat de inspecție tehnică eliberat de un alt stat membru decât statul membru în care este înmatriculat vehiculul. În astfel de cazuri, respectivul certificat de inspecție tehnică este considerat echivalent cu certificatul de inspecție tehnică emis de statul membru de înmatriculare. Statele membre care decid să recunoască un certificat de inspecție tehnică emis de un alt stat membru informează Comisia și celelalte state membre în consecință.
- (4) În cazul vehiculelor din categoria M1 și N1, în conformitate cu articolul 8, inspecțiile tehnice pot să fie efectuate și în alt stat membru decât statul membru în care este înmatriculat vehiculul. Statul membru de înmatriculare recunoaște valabilitatea unui certificat UE de inspecție tehnică temporar emis în respectivul alt stat membru susmenționat.
- (5) Producătorii de vehicule pun la dispoziția autorităților competente relevante informații tehnice într-un format specificat de actele de punere în aplicare menționate la alineatul (6), în mod gratuit și fără întârzieri nejustificate, în mod nediscriminatoriu și într-un format prelucrabil automat. Autoritățile competente respective pot decide să încredințeze organismelor de date centralizate sarcina de a organiza fluxul de date de la producători și de a gestiona accesul la informațiile tehnice. Autoritățile competente sau organismele de date centralizate desemnate pun aceste informații tehnice la dispoziția centrelor de inspecție.
- (6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a preciza setul de informații tehnice ce urmează să fie utilizate pentru inspecția tehnică a elementelor care trebuie supuse inspecției, privind utilizarea metodelor de inspecție recomandate, precum și pentru a stabili normele detaliate privind formatul datelor și procedurile de accesare a informațiilor tehnice relevante, asigurându-se că informațiile permit identificarea clară a vehiculului și a listei opțiunilor montate în fabrică rezultate. Aceste informații tehnice pot include, în special, instrucțiuni și date privind utilizarea interfeței electronice a vehiculului, codurile de diagnosticare a defectelor, identificarea integrității și a versiunii de software corecte, precum și descrieri și ilustrații ale indicatoarelor de avertizare sau ale martorilor luminoși.

Respectivele acte de punere în aplicare iau în considerare condițiile și măsurile de acces la informațiile privind OBD-urile stabilite în conformitate cu apendicele 4 din anexa X la Regulamentul (UE) 2018/858; cu toate acestea, furnizarea informațiilor tehnice identificate de Comisie în conformitate cu alineatul (1) este gratuită.

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

- (7) Statele membre se asigură că dreptul intern prevede responsabilitățile privind menținerea vehiculelor într-o stare tehnică sigură și conformă cerințelor.”

4. Se introduce următorul articol 4a:

„Articolul 4a

Înregistrarea kilometrajelor indicate de odometre

- (1) Fiecare stat membru se asigură că kilometrajele indicate de odometre sunt înregistrate într-o bază de date națională sau într-un registru național al vehiculelor în legătură cu inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor din categoria M1 sau N1 și atunci când reparatorii autorizați de producătorii de vehicule efectuează lucrări de întreținere sau de reparare a unui astfel de vehicul. Statele membre prevăd, de asemenea, obligația producătorilor de vehicule sau a reprezentanților lor de a transmite kilometrajele indicate de odometrele vehiculelor conectate pe care le-au produs, o dată la trei luni, începând cu data primei înmatriculări a vehiculului. Aceste kilometraje indicate de odometre se înregistrează în baza de date națională sau în registrul național al vehiculelor.
- (2) Statele membre pot solicita, de asemenea, ca alți prestatori de servicii, cum ar fi cei care efectuează lucrări de reparare sau de întreținere a unui astfel de vehicul, să înregistreze kilometrajele indicate de odometre în baza de date sau în registrul național al vehiculelor menționat la alineatul (1).

- (3) Statele membre pun istoricul ometrelor vehiculelor pe care le-au înmatriculat la dispoziția inspectorilor, a deținătorului certificatului de înmatriculare și a autorităților competente din statele membre responsabile pentru inspecția tehnică, pentru reînmatricularea vehiculelor, pentru omologarea vehiculelor și pentru registrul sau baza de date menționate la alineatul (1). Statele membre pot decide să pună la dispoziția inspectorilor numai o evaluare a istoricului ometrelor.
- (4) Statele membre iau măsurile corespunzătoare pentru ca potențialii cumpărători de vehicule de ocazie să fie informați cu privire la accesul titularului certificatului de înmatriculare la istoricul ometrului vehiculului menționat la alineatul (3).
- (5) Statele membre pun, de asemenea, la dispoziția institutelor naționale de statistică și a Comisiei (Eurostat), în conformitate cu articolele 17a și 17b din Regulamentul (CE) nr. 223/2009 *, datele aferente ometrelor stocate în bazele de date naționale și în registrele naționale ale vehiculelor menționate la alineatul (1).
- (6) În cazurile în care se constată că ometrul a făcut obiectul unei manipulari sau intervenții frauduloase pentru a reduce sau a falsifica înregistrarea distanței parcurse, o astfel de manipulare sau intervenție frauduloasă se pedepsește cu sancțiuni efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii”.

* Regulamentul (CE) nr. 223/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009 privind statisticile europene și de abrogare a Regulamentului (CE, Euratom) nr. 1101/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind transmiterea de date statistice confidențiale Biroului Statistic al Comunităților Europene, a Regulamentului (CE) nr. 322/97 al Consiliului privind statisticile comunitare și a Deciziei 89/382/CEE, Euratom a Consiliului de constituire a Comitetului pentru programele statistice ale Comunităților Europene (JO L 87, 31.3.2009, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).

5. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„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 (4):
 - (a) vehiculele din categoriile M1 și N1: la patru ani de la data primei înmatriculări și, ulterior, o dată la doi ani;
 - (b) vehiculele din categoria M1 utilizate ca taxiuri sau ambulante, vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3, O3 și O4: la un an de la data primei înmatriculări și, ulterior, anual;
 - (c) tractoare cu roți din categoriile T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b, utilizate în principal pe drumurile publice, în activități comerciale de transport rutier de marfă: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată și, ulterior, o dată la doi ani.

În sensul primului paragraf litera (a), în cazul inspecțiilor tehnice menționate la articolul 4 alineatul (4), statele membre programează următoarea inspecție tehnică astfel încât durata certificatului de inspecție tehnică temporar să fie respectată.

- (2) Statele membre stabilesc intervale adecvate în care vehiculele din categoriile L3e, L4e, L5e și L7e cu o capacitate cilindrică de peste 125 cm³ sau cu o putere nominală sau netă continuă maximă de peste 11 kW trebuie să fie supuse unei inspecții tehnice.
- (3) Indiferent de data ultimei inspecții tehnice, vehiculele sunt supuse unei inspecții tehnice atunci când sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate semnificativ.

(4) 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).”

6. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.

Până la [A SE INTRODUC: 24 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia adoptă acte de punere în aplicare, în care precizează

a) metodele de condiționare prealabilă a vehiculului pentru măsurarea emisiilor de oxizi de azot (NO_x) provenite de la motoarele cu aprindere prin compresie și de identificare a claselor de emisii EURO aferente acestor metode;

b) metodele și valorile-limită pentru măsurarea numărului de particule (PN) emise de motoarele cu aprindere prin scânteie,

astfel cum se menționează în anexa I punctul 3 subpunctul 8.2. Procedurile de încercare sunt operaționale în centrele de inspecție în termen de patru ani de la adoptarea actelor de punere în aplicare.

Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a specifica metodele și valorile-limită pentru măsurarea NOx de la motoarele cu aprindere prin scânteie, menționate în anexa I punctul 3 subpunctul 8.2, și pentru a identifica clasele de emisii EURO aferente metodelor respective. Procedurile de încercare sunt operaționale în centrele de încercare în termen de patru ani de la adoptarea actelor de punere în aplicare.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 19 alineatul (2).”;

(c) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Pentru vehiculele din categoriile L3e, L4e, L5e și L7e cu o capacitate cilindrică mai mare de 125 cm³ sau cu o putere nominală sau netă continuă maximă de peste 11 kW, statele membre stabilesc domeniile, elementele și metodele corespunzătoare de inspecție.”;

(d) se adaugă următorul alineat:

„(4) În scopul eliberării unui certificat UE de inspecție tehnică temporar în conformitate cu articolul 4 alineatul (4), în cazul în care vehiculul este fabricat pentru a fi condus pe cealaltă parte a drumului, acesta nu face, în statul membru care efectuează inspecția, obiectul inspecțiilor pe baza elementelor din anexa I, pe care vehiculul nu este fabricat pentru a le respecta.”

7. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Certificatul de inspecție tehnică și certificatul UE de inspecție tehnică temporar

(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, sau, în cazul menționat la articolul 4 alineatul (4), un certificat UE de inspecție tehnică temporar pentru vehiculul respectiv, conținând cel puțin elementele standardizate aferente codurilor armonizate ale Uniunii prevăzute în anexa II.

De la [intrarea în vigoare + 4 ani + 1 zi], statele membre se asigură că certificatele de inspecție tehnică și certificatele UE de inspecție tehnică temporare sunt eliberate ca atestate electronice ale atributelor portofelelor europene pentru identitatea digitală în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului **.

Statele membre se asigură că certificatele de inspecție tehnică și certificatele UE de inspecție tehnică temporare includ informațiile necesare pentru autentificarea și validarea certificatelor respective.

Statele membre informează Comisia cu privire la emitenții de încredere ai certificatelor de inspecție tehnică și ai certificatelor UE de inspecție tehnică temporare, actualizând permanent informațiile cu privire la aceștia. Comisia pune la dispoziția publicului o listă a emitenților respectivi printr-un canal sigur și într-o formă semnată sau sigilată electronic adecvată pentru prelucrarea automată.

- (1a) Un certificat UE de inspecție tehnică temporar este valabil timp de șase luni. Autoritatea competentă comunică statului membru de înmatriculare rezultatul inspecției, fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de cinci zile calendaristice.

Cu excepția cazului în care statul membru de înmatriculare recunoaște certificatele de inspecție tehnică eliberate de statul membru în cauză în conformitate cu articolul 4 alineatul (3), inspecția tehnică ulterioară are loc în statul membru în care este înmatriculat vehiculul; certificatul UE de inspecție tehnică temporar conține informații în acest sens.

- (2) Statele membre prevăd obligația centrelor de inspecție sau, după caz, a autorităților competente de a furniza, la cerere, o copie imprimată a certificatului de inspecție tehnică sau a certificatului UE de inspecție tehnică temporar persoanei care prezintă vehiculul pentru inspecție. Copiile imprimate respective trebuie să fie ușor de utilizat și să conțină un cod QR interoperabil, care să permită verificarea autenticității, a valabilității și a integrității lor. În termen de un an de la adoptarea actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (8), codul QR trebuie să respecte specificațiile tehnice prevăzute în actele de punere în aplicare respective. Informațiile conținute de certificate se prezintă, de asemenea, în format lizibil pentru om și se furnizează cel puțin în limba oficială sau în limbile oficiale ale statului membru care le eliberează.

- (3) În pofida 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, în format electronic sau pe suport de hârtie, ca și cum l-ar fi eliberat el însuși, cu condiția ca certificatul de inspecție tehnică să fie încă valabil din punctul de vedere al respectării frecvenței stabilite pentru inspecțiile tehnice periodice de statul membru de reînmatriculare.
- (3a) Statele membre transmit Comisiei și celorlalte state membre, fără întârzieri nejustificate, orice model nou al certificatului de inspecție tehnică sau al certificatului UE de inspecție tehnică temporar și descrierea setului de date emise pentru certificatele de inspecție tehnică sub formă de atestări electronice ale atributelor. Comisia publică aceste modele și descrieri ale seturilor de date.
- (4) În plus față de dispozițiile de la alineatul (3), statele membre recunosc valabilitatea unui certificat de inspecție tehnică, în format digital sau pe suport de hârtie, în cazul schimbării proprietarului unui vehicul care deține o dovadă valabilă a inspecției tehnice periodice.
- (5) Centrele de inspecție comunică electronic autorității competente a statului membru respectiv informațiile incluse în certificatele de inspecție sau în certificatele UE de inspecție tehnică temporare pe care le eliberează. O astfel de comunicare are loc fără întârzieri nejustificate după eliberarea fiecărui certificat de inspecție tehnică sau certificat UE de inspecție tehnică temporar. 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 pot decide ca informațiile incluse în certificatul de inspecție tehnică anterior sau în certificatul UE de inspecție tehnică temporar anterior să fie puse la dispoziția inspectorilor.
- (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 incluse în certificatul de inspecție tehnică.

- (8) Până la [data intrării în vigoare + doi ani], Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili specificațiile tehnice și normele privind următoarele aspecte:
- (a) eliberarea și verificarea în condiții de siguranță a certificatelor menționate la alineatele (1) și (2);
 - (b) asigurarea protecției și a securității datelor cu caracter personal;
 - (c) stabilirea structurii comune a datelor pentru certificatele de inspecție tehnică și pentru certificatele UE de inspecție tehnică temporare;
 - (d) emiterea și verificarea unui cod QR valabil, sigur și interoperabil;
 - (e) notificarea emitenților de încredere ai certificatelor de inspecție tehnică și ai certificatelor UE de inspecție tehnică temporare.

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

** Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă și de abrogare a Directivei 1999/93/CE (JO L 257, 28.8.2014, p. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).”

8. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Urmărirea deficiențelor

- (1) În cazul în care există doar deficiențe minore, se consideră că inspecția a fost trecută, deficiențele se remediază, iar vehiculul nu mai este supus din nou inspecției.
- (2) În cazul unor deficiențe majore, se consideră că inspecția nu a fost trecută. Statul membru sau autoritatea competentă decide asupra intervalului de timp în care vehiculul în cauză poate circula înainte de reefectuarea inspecției tehnice, care are loc în termen de cel mult două luni de la inspecția inițială. Rezultatul inspecției și termenul până la inspecția ulterioară se notifică statului membru de înmatriculare și se înregistrează în registrul vehiculelor în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) din Directiva 1999/37/CE a Consiliului***. Această inspecție ulterioară poate avea loc în statul membru în care vehiculul nu a trecut inspecția inițială sau în statul membru de înmatriculare.
- (3) În cazul unor deficiențe periculoase, se consideră că inspecția nu a fost trecută. Statul membru sau autoritatea competentă poate decide că vehiculul în cauză 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. O astfel de cerere de suspendare se notifică statului membru de înmatriculare, iar suspendarea se înregistrează în registrul vehiculelor în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) din Directiva 1999/37/CE. Atunci când deficiențele sunt remediate, se eliberează fără întârziere un nou certificat de inspecție tehnică de către autoritatea competentă din statul membru de înmatriculare, în care se atestă că vehiculul respectă cerințele.

- (4) Manipularea sau intervenția frauduloasă asupra sistemului de control al emisiilor vehiculului, a sistemului de înaltă tensiune, inclusiv a sistemului de gestionare a bateriei, a amortizorului de zgomot sau a sistemelor de siguranță, care cauzează deficiențe majore sau periculoase, este pasibilă de sancțiuni efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.

*** Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>)”.

8a. La articolul 10 alineatul (1), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(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 sau o inspecție tehnică în conformitate cu articolul 4 alineatul (4) emite o dovadă, cum ar fi o mențiune în documentul de înmatriculare al vehiculului, un autocolant, un certificat, verificare prin mijloace electronice 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.”

9. Articolul 16 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 16

Schimbul de date dintre autoritățile statelor membre

- (1) Statele membre își acordă reciproc asistență în procesul de punere în aplicare a prezentei directive. Ele fac schimb de informații și de date, în special cu scopul de a verifica, la momentul efectuării inspecției tehnice, statutul juridic și tehnic al vehiculului, dacă este necesar, în statul membru în care este înmatriculat vehiculul.
- a. Statele membre acordă acces autorităților competente ale altor state membre și centrelor de inspecție autorizate de statele membre respective la datele privind înmatricularea vehiculelor, la datele privind conținutul certificatelor de conformitate, dacă sunt disponibile, privind rezultatul din ultimul certificat de inspecție tehnică sau, în cazul menționat la articolul 4 alineatul (4), din certificatul UE de inspecție tehnică temporar emis în ultimii trei ani, privind rapoartele de control tehnic în trafic din cel puțin ultimii trei ani și privind istoricul odometrelor vehiculului, stocate în bazele de date naționale și acoperind cel puțin ultimii trei ani.
- b. Statele membre își interconectează sistemele electronice privind datele cuprinse în certificatele de inspecție tehnică, în certificatele UE de inspecție tehnică temporare și privind istoricul odometrelor prin sistemul electronic MOVE-HUB dezvoltat de Comisie, astfel încât autoritățile competente și centrele de inspecție autorizate ale oricărui stat membru să poată consulta baza de date relevantă sau registrul național al vehiculelor din orice alt stat membru în timp real.
- c. Obligația prevăzută la litera (b) este considerată îndeplinită atunci când statele membre utilizează propriile aplicații sau aplicații ale terților, inclusiv Sistemul de informații european privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris), pentru a face schimb de date și pentru a se conecta la sistemul electronic MOVE-HUB.

- (2) Până la [A SE INTRODUCEREA DATEI: doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive], Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a funcționalităților sistemului electronic MOVE-HUB și de specificare a cerințelor minime privind formatul și conținutul informațiilor și datelor care urmează să fie schimbate de statele membre cu privire la vehiculele care fac obiectul inspecției tehnice. Actele de punere în aplicare respective asigură protecția datelor cu caracter personal și se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 19 alineatul (2).
- (3) Interconexiunile sistemelor electronice prevăzute la alineatul (1) trebuie să fie operaționale în termen de doi ani de la adoptarea actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (2).”

10. Articolul 17 se modifică după cum urmează:

(a) prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– actualizarea exclusivă a desemnării categoriilor de vehicule menționate la articolul 2 alineatul (1), la articolul 5 alineatele (1) și (2) și la articolul 6 alineatele (1) și (2), după caz, în cazul în care sunt aduse modificări categoriilor de vehicule, determinate de modificarea legislației privind omologarea de tip menționată la articolul 2 alineatul (1), fără a aduce atingere domeniului de aplicare și frecvențelor de inspecție;”;

(b) a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– adaptarea anexei I punctul 3, în urma unei evaluări pozitive costuri-beneficii, în ceea ce privește lista elementelor supuse inspecției, metodele de inspecție, motivele respingerii și evaluarea deficiențelor.”

11. Articolul 20 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 20

Raportare

Până la 31 martie 2032, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive, îndeosebi în ceea ce privește eficacitatea dispozițiilor privind domeniul său de aplicare, în special în legătură cu vehiculele din categoria L, frecvența inspecțiilor, recunoașterea reciprocă a certificatelor de inspecție tehnică în cazul reînmatriculării vehiculelor provenite dintr-un alt stat membru și recunoașterea certificatelor UE de inspecție tehnică temporare. Raportul include și o analiză a necesității actualizării anexelor, în special în funcție de progresele tehnice și de practici.”

12. Se introduce următorul articol 20a:

„Articolul 20a

Comunicarea de informații către Comisie

- (1) Până la 31 martie 2030 și, ulterior, până la 31 martie al fiecăruia al treilea an, statele membre transmit Comisiei, prin intermediul platformei de raportare online menționate la articolul 28 din Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului**** («platforma electronică»), datele colectate referitoare la fiecare dintre cei trei ani calendaristici precedenți și privind vehiculele inspectate pe teritoriul lor. Respectivele date includ următoarele (pe an calendaristic):
- (a) numărul total de vehicule inspectate;
 - (b) numărul de vehicule inspectate pentru fiecare categorie;
 - (c) părțile verificate și elementele neconforme, în conformitate cu punctul 3 din anexa I la prezenta directivă.

- (2) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a formatului care trebuie utilizat de statele membre pentru comunicarea datelor menționate la alineatul (1) prin intermediul platformei electronice. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 19 alineatul (2).
- (3) Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului cu privire la datele colectate în temeiul alineatului (1).

**** Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind governanța uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”

13. Articolul 22 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 22

Prelungirea valabilității certificatelor de inspecție tehnică în situații de criză

- (1) În sensul prezentului articol, se aplică următoarele definiții:
- (a) „situație de criză” înseamnă un eveniment excepțional, neașteptat și brusc, natural sau provocat de om, de natură și amploare extraordinare, care are loc în interiorul sau în afara Uniunii, având efecte directe sau indirecte semnificative asupra domeniului transporturilor rutiere și care, de asemenea, împiedică sau afectează în mod semnificativ posibilitatea proprietarilor sau a deținătorilor vehiculelor înmatriculate în statele membre sau a autorităților naționale relevante de a efectua inspecții tehnice;
- (b) „perioadă de criză” înseamnă perioada în care un stat membru este autorizat de Comisie, în conformitate cu procedura menționată la alineatul (2), să adopte măsurile menționate la prezentul articol.

- (2) În cazul unei situații de criză care vizează întreg teritoriul unui stat membru sau o parte a acestuia, statul membru respectiv poate sesiza Comisia, printr-o cerere motivată corespunzător, în vederea adoptării unei decizii prin care statul membru respectiv să fie autorizat să adopte măsurile menționate la prezentul articol pentru întregul său teritoriu sau pentru o parte a acestuia. Astfel de măsuri se pot aplica pentru o perioadă maximă de șase luni. Comisia poate autoriza prelungirea măsurilor, la cererea statului membru, cu perioade suplimentare de șase luni, atât timp cât situația de criză persistă.
- (3) Comisia poate decide că perioada de criză a început înainte de sesizarea sa de către statul membru în cauză în conformitate cu alineatul (2).
- (4) În cazul în care primește cereri motivate corespunzător din partea a două sau mai multe state membre referitoare la o singură situație de criză care vizează întregul lor teritoriu sau o parte a acestuia, Comisia poate adopta o decizie unică aplicabilă tuturor statele membre respective.
- (5) În pofida articolului 5 alineatul (1), articolului 10 alineatul (1) și anexei II punctul 8, autoritățile competente ale statelor membre pot prelungi, cu o perioadă maximă de șase luni, perioada de valabilitate a certificatelor de inspecție tehnică expirate sau care ar urma să expire în timpul perioadei de criză pentru toate categoriile de vehicule sau pentru anumite categorii de vehicule. Această perioadă poate fi reînnoită cu perioade suplimentare succesive de șase luni, atât timp cât situația de criză persistă, iar Comisia autorizează o astfel de reînnoire.
- (6) Măsurile adoptate de statele membre în temeiul prezentului articol se notifică imediat Comisiei, care informează celelalte state membre în acest sens și publică un aviz în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.”
14. Anexa I, anexa III și anexa IV se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă.

Articolul 2

Modificări aduse Directivei 2014/47/UE

Directiva 2014/47/UE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Obiect

Prezenta directivă stabilește cerințe minime pentru un regim al controalelor tehnice în trafic aplicate vehiculelor comerciale și pentru recurgerea treptată la televerificarea vehiculelor care circulă pe teritoriul statelor membre.”

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (1), se introduce următoarea literă (aa):

„(aa) autovehicule proiectate și fabricate în principal pentru transportul de mărfuri, cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone – categoria N1;”;

- (b) se introduce alineatul (1a), cu următorul text:

„(1a) Statele membre care efectuează inspecții tehnice periodice anuale în conformitate cu Directiva 2014/45/UE, la vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor din categoria N1, începând cu doi ani de la prima înmatriculare a vehiculului, pot exclude respectiva categorie de vehicule din domeniul de aplicare al prezentei directive.”;

- (c) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului statelor membre de a efectua controale tehnice în trafic asupra vehiculelor care nu sunt menționate la alineatul (1), 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 din motive de siguranță rutieră.”

3. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:

„13. «certificat de inspecție tehnică» înseamnă un raport al inspecției tehnice, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 12 din Directiva 2014/45/UE;”

(b) punctul 18 se elimină;

(c) se adaugă următoarele puncte 21 și 22:

21. «televerificare» înseamnă verificarea vehiculelor prin măsurarea emisiilor de evacuare în trafic, inclusiv a oxizilor de azot și a particulelor în suspensie, sau a nivelurilor de zgomot ale vehiculelor care circulă în apropierea echipamentelor fixe sau mobile din trafic sau prin urmărirea penei de fum în cazul verificării vehiculelor în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici;

22. «urmărirea penei de fum» înseamnă măsurarea emisiilor de poluanți atmosferici din trafic generate de vehicule, urmărite de către un vehicul de urmărire echipat cu un dispozitiv de eșantionare și un instrument de măsurare adecvate.”

6. La articolul 5, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a), (b), (c) și (d), statele membre efectuează un număr total de controale tehnice în trafic inițiale, pe an calendaristic, reprezentând cel puțin 5 % din numărul total al vehiculelor respective înmatriculate pe teritoriul lor.

(2) Pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (aa), statele membre efectuează un număr total de controale tehnice în trafic inițiale, pe an calendaristic, reprezentând cel puțin 10 % din numărul total al controalelor tehnice în trafic inițiale aferente vehiculelor menționate la alineatul (1).”

7. La articolul 6, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a atribui fiecărei întreprinderi un profil de risc, statele membre pot folosi criteriile stabilite în anexa I. Aceste informații se utilizează pentru efectuarea de verificări mai riguroase și mai frecvente în ceea ce privește întreprinderile cu un punctaj de risc ridicat. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc este administrat de autoritățile competente din statele membre.

Pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a)-(c), statele membre asigură introducerea în sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc instituit în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a informațiilor privind numărul și gravitatea deficiențelor stabilite în anexa II și, după caz, în anexa III la prezenta directivă, constatate la vehiculele exploatate de întreprinderi individuale.”

8. La articolul 7, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre prevăd obligația conducătorilor auto de a avea asupra lor certificatul de inspecție tehnică aferent celei mai recente inspecții tehnice periodice și raportul întocmit cu ocazia celui mai recent control tehnic în trafic detaliat. Statele membre prevăd obligația autorităților lor de a accepta dovezi electronice ale acestor inspecții tehnice și controale tehnice în trafic.”

9. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Selectarea vehiculelor pentru controlul tehnic în trafic inițial

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 în conformitate cu criteriile prevăzute în anexa I la prezenta directivă sau astfel cum se menționează în Directiva 2006/22/CE. Vehiculele pot fi selectate pentru control și aleatoriu sau atunci când există suspiciunea rezonabilă că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră sau pentru mediu.”

9a. Se introduce următorul articol:

„Articolul 9a

Televerificarea

- (1) Statele membre pot utiliza tehnologia de televerificare pentru a verifica emisiile de poluanți atmosferici și emisiile sonore ale autovehiculelor și, pe baza televerificării, pot selecta vehicule pentru un control tehnic în trafic inițial. Statele membre pot utiliza, de asemenea, televerificarea pentru a identifica vehiculele potențial generatoare de emisii ridicate, ale căror emisii pot fi verificate într-un centru de inspecție, astfel cum este definit în Directiva 2014/45/UE. Statele membre care utilizează tehnologia de televerificare notifică acest lucru Comisiei.
- (2) Pe baza informațiilor furnizate de statele membre care utilizează televerificarea în conformitate cu articolul 20 alineatul (3), Comisia poate adopta acte de punere în aplicare de stabilire a unui set de limite comune de televerificare pentru emisiile de evacuare sau pentru emisiile sonore sau pentru ambele, precum și a cerințelor de acuratețe asociate, cum ar fi măsurarea repetată, care să fie utilizate pentru identificarea vehiculelor generatoare de emisii ridicate care necesită acțiuni ulterioare într-un alt stat membru în conformitate cu articolul 18 alineatul (3); se pot stabili cerințe diferite pentru echipamentele de televerificare fixe sau mobile, sau pentru urmărirea penei de fum, și se pot stabili limite pentru identificarea vehiculelor cu sisteme defecte de control al emisiilor și a vehiculelor cu sisteme de control al emisiilor manipulate fraudulos.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2).”

10. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), al doilea paragraf se modifică după cum urmează:

(aa) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) verifică cel mai recent certificat de inspecție tehnică și cel mai recent raport de control tehnic în trafic, dacă sunt disponibile, în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) și cu articolul 18a alineatul (1);”;

(bb) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) efectuează o evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului. Această evaluare vizuală poate fi completată prin utilizarea unor echipamente specifice;”;

(cc) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) efectuează o evaluare vizuală a fixării încărcăturii vehiculului;”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Pe baza rezultatului inspecției inițiale, inspectorul decide dacă vehiculul sau remorca acestuia ar trebui supuse unui control tehnic în trafic mai detaliat, precum și unui control al fixării încărcăturii în conformitate cu articolul 13.”;

(c) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.

Până la [A SE INTRODUC: 24 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia adoptă acte de punere în aplicare care specifică metodele și valorile-limită pentru măsurarea numărului de particule (PN) emise de motoarele cu aprindere prin scânteie, menționate în anexa II punctul 3 subpunctul 8.2. Procedurile de încercare sunt operaționale în instalațiile de control în termen de patru ani de la adoptarea actelor de punere în aplicare.

Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a specifica metodele și valorile-limită pentru măsurarea NOx de la motoarele cu aprindere prin scânteie, menționate în anexa II punctul 3 subpunctul 8.2, și pentru a identifica clasele de emisii EURO aferente metodelor respective. Procedurile de încercare sunt operaționale în instalațiile de control în termen de patru ani de la adoptarea actelor de punere în aplicare.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2).”

11. Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 13

Controlul fixării încărcăturii

- (1) În cursul controalelor tehnice în trafic, vehiculele pot fi supuse unui control mai detaliat al fixării încărcăturii lor în conformitate cu anexa III, pentru a se asigura că încărcătura este fixată astfel încât să nu afecteze condusul în condiții de siguranță sau să nu reprezinte o amenințare pentru viață, sănătate, bunuri sau mediu. Se efectuează controale pentru a se verifica dacă, în cursul tuturor manevrelor executate în contextul exploatării vehiculului, inclusiv în cazul situațiilor de urgență sau al manevrelor de pornire în rampă:
 - (a) 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;
 - (b) 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 bunurile vizate de Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului*****, fixarea încărcăturii și controlul fixării încărcăturii se efectuează în conformitate cu principiile și, după caz, cu standardele stipulate în secțiunea I din anexa III la prezenta directivă. Se poate utiliza cea mai recentă versiune a standardelor prevăzute la punctul 5 din secțiunea respectivă.

- (3) Procedurile referitoare la măsurile subsecvente menționate la articolul 14 se aplică, de asemenea, în cazul unor deficiențe majore sau periculoase legate de fixarea încărcăturii.
- (4) Statele membre se asigură că personalul implicat în controalele legate de fixarea încărcăturii beneficiază de o formare adecvată în acest sens.

*****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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).”

12. La articolul 14, se adaugă următorul alineat (4):

„(4) Manipularea sau intervenția frauduloasă asupra sistemului de control al emisiilor vehiculului, a sistemului de înaltă tensiune, inclusiv a sistemului de gestionare a bateriei, a amortizorului de zgomot sau a sistemelor de siguranță, care cauzează deficiențe majore sau periculoase, este pasibilă de sancțiuni efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.”

13. La articolul 16, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(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 electronice a raportului controlului.”

14. Articolul 18 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(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 în care este înmatriculat vehiculul. Notificarea respectivă conține elementele raportului de control tehnic în trafic, astfel cum se prevede în anexa IV, și se comunică punctului de contact al statului membru de înmatriculare prin intermediul sistemului de mesagerie (sistemul RSI) menționat la articolul 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2205 al Comisiei*****.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește norme detaliate privind procedurile de notificare a vehiculelor care prezintă deficiențe majore sau periculoase punctului de contact al statului membru de înmatriculare în temeiul primului paragraf de la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2).

***** Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2205 al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic (JO L 314, 30.11.2017, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(3) În cazurile în care un stat membru care utilizează televerificarea în conformitate cu articolul 9a a identificat un vehicul înmatriculat în alt stat membru ca fiind un vehicul generator de emisii ridicate aplicând pragurile și nivelurile de acuratețe stabilite în actul de punere în aplicare menționat la articolul 9a alineatul (2), statul membru notifică autorității competente a statului membru de înmatriculare, prin intermediul punctului de contact menționat la articolul 17, rezultatele măsurărilor efectuate prin televerificare și, dacă este cazul, ale controlului tehnic în trafic ulterior. În cazul în care nu a avut loc niciun control tehnic în trafic ulterior, statul membru care a măsurat emisiile poate solicita autorității competente din statul membru de înmatriculare să ia măsuri ulterioare după cum consideră adecvat statul membru de înmatriculare, cum ar fi supunerea vehiculului unui control tehnic în trafic sau unei inspecții tehnice care să implice măsurarea emisiilor relevante.”

15. Se introduce următorul articol 18a:

„Articolul 18a

Schimbul de date dintre autoritățile statelor membre

- (1) Statele membre își acordă reciproc asistență în procesul de punere în aplicare a prezentei directive. Acestea fac schimb de informații și de date, în special cu scopul de a verifica, la momentul efectuării controlului tehnic în trafic al unui vehicul, statutul juridic și tehnic al acestuia, dacă este necesar, în statul membru în care este înmatriculat vehiculul.
- (a) Statele membre acordă acces autorităților competente ale altor state membre și centrelor de inspecție autorizate de statele membre respective la datele privind înmatricularea vehiculelor, la datele privind conținutul certificatelor de conformitate, dacă sunt disponibile, privind rezultatul inspecției din ultimul certificat de inspecție tehnică și din eventualul certificat UE de inspecție tehnică temporar emis în ultimii trei ani și privind rapoartele de control tehnic în trafic din cel puțin ultimii trei ani, precum și la istoricul odometrului vehiculului, stocate în bazele de date naționale.

- (b) Statele membre își interconectează sistemele electronice privind datele cuprinse în certificatele de inspecție tehnică și privind istoricul odometrelor prin sistemul electronic MOVE-HUB dezvoltat de Comisie, astfel încât autoritățile competente ale oricărui stat membru să poată consulta baza de date relevantă sau registrul național al vehiculelor din orice alt stat membru în timp real.
- (c) Obligația prevăzută la litera (b) este considerată îndeplinită atunci când statele membre utilizează propriile aplicații sau aplicații ale terților, inclusiv Sistemul de informații european privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris), pentru a face schimb de date și pentru a se conecta la sistemul electronic MOVE-HUB.
- (2) Până la [A SE INTRODUCERE DATA: doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive], Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a măsurilor necesare pentru implementarea funcționalităților sistemului electronic MOVE-HUB și de specificare a cerințelor minime privind formatul și conținutul informațiilor și datelor care urmează să fie schimbate de statele membre cu privire la vehiculele care fac obiectul controalelor tehnice în trafic. Actele de punere în aplicare respective asigură protecția datelor cu caracter personal și se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2).
- (3) Interconexiunile sistemelor electronice prevăzute la alineatul (1) trebuie să fie operaționale în termen de doi ani de la adoptarea actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (2).”

16. Articolul 20 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 20

Comunicarea de informații către Comisie

(1) Până la 31 martie 2030 și, ulterior, până la 31 martie al fiecăruia al treilea an, statele membre transmit Comisiei, prin intermediul platformei de raportare online menționate la articolul 28 din Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului***** («platforma electronică»), datele colectate referitoare la fiecare dintre cei trei ani calendaristici precedenți și privind vehiculele inspectate pe teritoriul lor. Respectivele date includ următoarele aspecte, pe an calendaristic:

- (a) numărul total de vehicule inspectate;
- (b) numărul de vehicule inspectate pentru fiecare categorie;
- (c) țara de înmatriculare a fiecărui vehicul inspectat;
- (d) în cazul controalelor mai detaliate, părțile verificate și elementele neconforme, în conformitate cu punctul 10 din anexa IV la prezenta directivă;

Comisia raportează datele colectate Parlamentului European și Consiliului.

(2) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește norme detaliate privind formatul pentru comunicarea datelor menționate la alineatul (1) prin intermediul platformei electronice. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2). Până la intrarea în vigoare a acestor norme, statele membre utilizează formularul standard de raportare prevăzut în anexa V.

- (3) Statele membre care au notificat Comisiei utilizarea televerificării în conformitate cu articolul 9a alineatul (1) comunică Comisiei, în termen de un an de la această notificare, nivelurile emisiilor de evacuare sau ale emisiilor sonore, după caz, pentru fiecare categorie de vehicule, precum și cerințele privind acuratețea, cum ar fi măsurătorile repetate, pe care le-au stabilit pentru a identifica vehiculele generatoare de emisii ridicate, împreună cu sinteze ale rezultatelor măsurătorilor aferente. Statele membre comunică Comisiei orice modificare a acestor niveluri și cerințe.”

***** Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernarea uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”

17. La articolul 21, a doua și a treia liniuță se înlocuiesc cu următorul text:

„– actualizarea punctului 3 din anexa II în ceea ce privește metodele, în cazul în care devin disponibile metode de inspecție mai eficiente și mai eficace, fără a extinde lista elementelor care trebuie verificate;

– adaptarea punctului 3 din anexa II, în urma unei evaluări pozitive a costurilor și beneficiilor implicate, în ceea ce privește lista elementelor care trebuie verificate, 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;”.

18. Articolul 24 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 24

Raportare

Până la 31 martie 2032, 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 și a reducerii emisiilor.”

(18a) Se introduce următorul articol 24a:

„*Articolul 24a*

Revizuire

După primirea rapoartelor privind televerificarea în conformitate cu articolul 20 alineatul (3) de la cel puțin cinci state membre, Comisia evaluează eficacitatea televerificării în conformitate cu articolul 9a.”

19. Anexele II, III, IV și V se modifică în conformitate cu anexa II la prezenta directivă.

Articolul 3

- (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 [A SE INTRODUCERE DATA: 3 ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

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

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

Articolul 4

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

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,
