

Bruxelles, 5 decembrie 2025  
(OR. en)

16420/25

---

---

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

---

---

**TRANS 626  
CODEC 2021  
ENV 1336  
MI 1011**

## **REZULTATUL LUCRĂRILOR**

---

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	15613/25 + ADD 1
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 - Rezultatul lucrărilor

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor, spre informare, textul cu privire la care Consiliul Transporturi, Telecomunicații și Energie (Transporturi) a ajuns la o abordare generală în cadrul reuniunii sale din 4 decembrie 2025.

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 European<sup>1</sup>,  
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>2</sup>,  
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,  
întrucât:

---

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

<sup>2</sup> 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”<sup>3</sup>. 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.

---

<sup>3</sup> Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (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 Consiliului<sup>4</sup>, în special pentru particulele fine în suspensie și oxizii de azot (NO<sub>x</sub>).
- (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 2021-2030<sup>5</sup>.
- (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 cm<sup>3</sup> 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.

---

<sup>4</sup> 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>).

<sup>5</sup> 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 odometrelor 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 odometrelor (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 odometrelor 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 Consiliului<sup>6</sup> 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<sub>x</sub> 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 Comisiei<sup>7</sup> 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<sub>x</sub>.

---

<sup>6</sup> 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>).

<sup>7</sup> 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 Consiliului<sup>8</sup>. 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.

---

<sup>8</sup> 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 membre<sup>9</sup>. 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 vehiculelor<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> 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](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj)).

<sup>10</sup> 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](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, (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. Respectivul competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>11</sup>.
- (34) [...]

---

<sup>11</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, 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 explicative<sup>12</sup>, 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:

---

<sup>12</sup> 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 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup>, 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 sus-menționat.
- (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 odometrelor 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 odometrelor.
- (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 odometrului 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 odometrelor stocate în bazele de date naționale și în registrele naționale ale vehiculelor menționate la alineatul (1).
- (6) În cazurile în care se constată că odometrul a făcut obiectul unei manipulări 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 cm<sup>3</sup> 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 (NOx) 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 cm<sup>3</sup> 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 reeectuarea 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 INTRODUCĂ DATE: 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. Respectiv datele 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](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 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>).”

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,

---

ANEXA I

Anexele I, III și IV la Directiva 2014/45/UE se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Inspekția tehnică trebuie să acopere cel puțin elementele menționate la punctul 3, cu condiția ca vehiculul să fie prevăzut cu sistemele și componentele respective. Inspekția mai poate include, de asemenea, o verificare a faptului că piesele și componentele relevante ale vehiculului respectiv respectă caracteristicile de siguranță și de mediu obligatorii în vigoare la momentul omologării sau, dacă este cazul, la momentul postechipării.”;

(b) la punctul 2, se adaugă următorul subpunct:

„10. ADAS și alte sisteme de siguranță.”;

(c) punctul 3 se modifică după cum urmează:

(i) titlul și partea introductivă se înlocuiesc cu următorul text:

„3. CONȚINUTUL INSPECȚIEI ȘI METODELE APLICATE, MOTIVELE  
RESPINGERII ȘI EVALUAREA DEFICIENȚELOR VEHICULELOR

Inspekția tehnică trebuie să acopere cel puțin elementele și să utilizeze standardele minime și metodele recomandate enumerate în tabelul de la prezentul punct.

Componentele și sistemele vehiculului trebuie inspectate vizual sau prin intermediul interfeței electronice sau în ambele moduri, după caz, utilizând următoarele criterii de inspecție:

- a) inspecția instalării include evaluarea oricăror coduri relevante de diagnosticare a defectelor puse la dispoziție de producătorii de vehicule în conformitate cu articolul 4 alineatele (5) și (6) și o examinare a conformității sistemelor și componentelor instalate, de exemplu, cu următoarele aspecte:
  - proiectarea prevăzută, fixarea specificată/numărul specificat, circuitul specificat, marcajul necesar;
  - versiunea valabilă a software-ului, inclusiv funcția de integritate;
- b) inspecția stării include o examinare pentru a stabili, de exemplu, dacă sistemele și componentele instalate:
  - sunt deteriorate, corodate sau învechite;
  - sunt bine fixate, securizate, asamblate și direcționate;
  - funcționează liber și ușor;
  - indică o defecțiune prin intermediul martorului indicator de defecțiuni (MIL) sau, după caz, prin intermediul sistemului de monitorizare la bord (OBM);
  - sunt pregătite pentru inspecție (gradul de pregătire a sistemului OBD);
- c) inspecția funcționării include o examinare a acționării și/sau a activării, inclusiv a pedalelor, a pârghiilor, a comutatoarelor sau a dispozitivelor de acționare care inițiază o acțiune, precum și a sistemelor și componentelor controlate electronic, de exemplu, a elementelor de acționare, pentru a se asigura că acestea funcționează corect în ceea ce privește sincronizarea și funcția lor;
- d) inspecția performanței și a eficienței este o inspecție metrologică a unei componente sau a unui sistem pentru a stabili respectarea sau atingerea valorilor-limită specificate, care poate include, de asemenea, calcule, cum ar fi următoarele:
  - testarea frânelor pe un aparat de testare frâne și calcularea eficienței;
  - activarea unui sistem de siguranță și evaluarea valorilor senzorilor și/sau măsurarea performanței cu ajutorul unui echipament de inspecție extern.

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

Deficiențele neenumerate în prezenta anexă se evaluează în ceea ce privește riscurile pe care le reprezintă pentru siguranța rutieră sau pentru mediu.”;

(ia) în tabel, se introduce următorul punct 0.3:

”

0.3. Vehicul în cadrul campaniei de rechemare în curs (X) <sup>2</sup>	Statele membre pot verifica vehiculul care face obiectul unei campanii de rechemare în curs în cazul în care apreciază că deficiențele care stau la baza campaniei:	(a) afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului sau mediul  (b) reprezintă un pericol imediat pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic		X	X
--	---	--	--	---	---

”;

(ii) în tabel, punctele 1.1.3-1.1.6 se înlocuiesc cu următorul text:

»

1.1.3. Pompa de vid sau compresorul și rezervoarele	<p>Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru Se verifică timpul necesar pompei sau compresorului să atingă valoarea de operare sigură și funcționarea avertizorului, a supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de decompresie.</p> <p>Aționarea frânei înseamnă apăsarea pedalei/pârghiei frânei, ceea ce permite fluxul total al presiunii de acționare a aerului/lichidului către seturile de frâne.</p>	(a) Presiune/vid insuficient pentru asigurarea a cel puțin patru acționări ale frânei după declanșarea avertizorului (sau când manometrul indică un nivel periculos);		X	
		cel puțin două acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos)			X
		(b) Timpul de formare a presiunii/vidului la valoarea de operare sigură este prea lung față de cerințe <sup>1</sup>		X	
		(c) Nefuncționarea supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de decompresie		X	
		(d) Lipsă a etanșeității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile auditiv Lipsă a etanșeității care produce o scădere critică a presiunii		X	X
(e) Deteriorări externe care pot afecta funcționarea sistemului de frânare Nivelul de performanță a frânei secundare nu este respectat.		X	X		
1.1.4. Dispozitiv de avertizare pentru presiunea scăzută	Verificare funcțională	Funcționare defectuoasă sau defectarea dispozitivului de avertizare	X		
		Este imposibilă identificarea presiunii scăzute.		X	
1.1.5. Supapă de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare	(a) Supapă fisurată, deteriorată sau uzată excesiv		X	
		(b) Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură		X	
		(c) Conexiuni prost fixate, fixare defectuoasă sau lipsa etanșeității în sistem		X	
		(d) Funcționare nesatisfăcătoare		X	

<p>1.1.6. Activator frână de staționare, pârghie de comandă, clichet de frână de staționare, frână de staționare acționată electronic, inclusiv frână de staționare aplicată pe patru roți</p> <p>Descriere frână de staționare acționată electronic: funcția frânei de staționare este declanșată sau transmisă electronic sau electromecanic.</p> <p>Descrierea frânei de staționare aplicate pe patru roți: sistemul aplică presiunea maximă de frânare în cilindrii roților pe toate cele patru roți.</p>	<p>Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Blocare incorectă a clichetului de frână de staționare		X		
		(b) Uzură a axului pârghiei sau a mecanismului cu clichet Uzură excesivă.	X		X	
		(c) Cursă prea mare a pârghiei, indicând un reglaj incorect			X	
		(d) Lipsa sistemului sau a oricărei componente			X	
		(e) Sistem sau componentă deteriorată			X	
		(f) Versiune sau integritate a software-ului incorectă			X	
		(g) Cablaj deteriorat			X	
		(h) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.			X	
		(i) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.  Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(j) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă			X	
		(k) Alte defecțiuni  Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X

”  
,

(iii) în tabel, punctul 1.1.13 se înlocuiește cu următorul text:

”

1.1.13. Garnituri și plăcuțe de frână	Inspecție vizuală	(a) Garnituri sau plăcuțe excesiv de uzate (la nivelul marcajului minim)		X	
		Garnituri sau plăcuțe excesiv de uzate (marcajul minim nu este vizibil)			X
		(b) Garnituri sau plăcuțe ancrasate (ulei, unsoare etc.)		X	
		Funcționarea frânei este afectată.			X
		(c) Garnituri sau plăcuțe lipsă sau montate în mod greșit sau de tip evident incorect			X
		(d) Cablaj electric al indicatorului de uzură deconectat sau deteriorat	X		

”.

(iv) în tabel, punctul 1.1.18 se înlocuiește cu următorul text:

”

1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocurilor	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Dispozitiv de reglare deteriorat, blocat sau cu mișcare anormală, excesiv de uzat sau reglat incorect		X	
		(b) Dispozitiv de reglare defect		X	
		(c) Dispozitiv de reglare instalat incorect sau înlocuit		X	

”.

(v) în tabel, punctul 1.1.19 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>1.1.19. Frâna încetinitoare (dacă este instalată sau obligatorie)</p> <p>Descriere: un sistem de frânare suplimentar care poate menține frânarea pe o perioadă de timp fără o reducere semnificativă a performanței, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 13 al CEE-ONU și cu Regulamentul (UE) 2019/2144.</p>	<p>Inspecție vizuală (cu comanda activată și neactivată, dacă este posibil), completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Sistem sau orice componentă lipsă (de exemplu, conectoare sau suporturi nesiguri)		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

”.

(vi) în tabel, punctul 1.1.23 se înlocuiește cu următoarele puncte 1.1.23-1.1.25:

»					
1.1.23. Frânare inerțială	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Funcționare necorespunzătoare, de exemplu, cursa barei de tracțiune depășește 2/3 din cursa totală de frânare inerțială		X	
		(b) Cablu de reținere defect sau lipsă		X	
1.1.24 Funcție de stabilizare a remorcii (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>  Descriere: prin frânarea selectivă a remorcii cu ajutorul frânelor de serviciu, trenul complet al vehiculului este stabilizat.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
1.1.25 Frână de oprire pentru autobuze (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
Descriere: sistemul asigură aplicarea presiunii de frânare atunci când vehiculul staționează, independent de activarea pedalei de frână. Autobuzele pot începe să se deplaseze numai atunci când ușile sunt închise.		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	

		<p>(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.</p> <p>Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.</p> <p>Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	X	X	X
--	--	---	---	---	---

”.

(vii) în tabel, punctele 1.2.1 și 1.2.2 se înlocuiesc cu următorul text:

»

1.2.1. Performanță	<p>Testarea se efectuează pe un aparat de testare frâne sau, dacă acest lucru nu este posibil, în cadrul unui test rutier, frânele sunt acționate în mod progresiv până la forța maximă.</p> <p>Atunci când este posibil, trebuie să se asigure faptul că frânele de serviciu mecanice sunt inspectate fără interferența/acțiunea frânării recuperative sau a altui tip de frânare continuă.</p>	(a) Forța de frânare este necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți.		X	
		Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți			X
		(b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. ori, în cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă.		X	
		Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 50 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte, în cazul punților directe.			X
		(c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	
(d) Timp de răspuns prea mare al frânei pe oricare dintre roți		X			
(e) Fluctuație excesivă a forței de frânare în cursul fiecărei rotații complete a roții ori, în cazul testării frânelor pe carosabil, se produce o vibrație excesivă la pedala/pârghia frânei de serviciu sau la volan.		X			

<p>1.2.2. Eficiență</p>	<p>Testare efectuată pe un aparat de testare frâne sau, dacă acest lucru nu este posibil din considerente tehnice, printr-un test rutier, utilizându-se un instrument de înregistrare a decelerării pentru a se determina coeficientul de frânare aferent</p> <p>(a) masei maxime autorizate sau,</p> <p>(b) în cazul semiremorcilor, sumei sarcinilor autorizate pe fiecare punte sau</p> <p>(c) valorilor de referință.</p> <p>Vehiculele sau remorcile cu masa maximă admisibilă mai mare de 3,5 tone trebuie inspectate în conformitate cu standardele ISO 21069 sau cu metodele echivalente.</p> <p>Pentru vehiculele care nu sunt inspectate în conformitate cu standardele ISO 21069 sau cu metodele echivalente, în cazul în care coeficientul minim de frânare nu este atins, trebuie efectuată cel puțin testarea semnificativă a frânelor.</p> <p>Testarea semnificativă a frânelor se efectuează în cazul în care eficiența frânelor se situează sub valorile prevăzute pentru frâna de serviciu, frâna secundară sau frâna de staționare la punctele 1.2.2, 1.3.2 sau 1.4.2, însă cu îndeplinirea tuturor condițiilor următoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— sistemul de frânare este în stare bună și nu prezintă defecțiuni evidente;</li> <li>— roțile tuturor punților se blochează deoarece aderența dintre suprafața anvelopelor și cea a aparatului de testare frâne a fost eliminată în timpul testării frânelor; în cazul în care roțile de pe unele punți nu se blochează, trebuie să se concluzioneze că valorile eficienței de frânare</li> </ul>	<p>Coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Vehicule înmatriculate pentru prima dată după 1 ianuarie 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categoria M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Categoria N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— Categoriile N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Categoriile O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— în cazul semiremorcilor: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— în cazul remorcilor cu bară de tracțiune: 50 %</li> </ul> </li> </ul>		<p>X</p>	
	<p>Pentru vehiculele care nu sunt inspectate în conformitate cu standardele ISO 21069 sau cu metodele echivalente, în cazul în care coeficientul minim de frânare nu este atins, trebuie efectuată cel puțin testarea semnificativă a frânelor.</p> <p>Testarea semnificativă a frânelor se efectuează în cazul în care eficiența frânelor se situează sub valorile prevăzute pentru frâna de serviciu, frâna secundară sau frâna de staționare la punctele 1.2.2, 1.3.2 sau 1.4.2, însă cu îndeplinirea tuturor condițiilor următoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— sistemul de frânare este în stare bună și nu prezintă defecțiuni evidente;</li> <li>— roțile tuturor punților se blochează deoarece aderența dintre suprafața anvelopelor și cea a aparatului de testare frâne a fost eliminată în timpul testării frânelor; în cazul în care roțile de pe unele punți nu se blochează, trebuie să se concluzioneze că valorile eficienței de frânare</li> </ul>	<p>2. Vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Categoria N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Categoriile N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Categoriile O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		<p>X</p>	
	<p>Testarea semnificativă a frânelor se efectuează în cazul în care eficiența frânelor se situează sub valorile prevăzute pentru frâna de serviciu, frâna secundară sau frâna de staționare la punctele 1.2.2, 1.3.2 sau 1.4.2, însă cu îndeplinirea tuturor condițiilor următoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— sistemul de frânare este în stare bună și nu prezintă defecțiuni evidente;</li> <li>— roțile tuturor punților se blochează deoarece aderența dintre suprafața anvelopelor și cea a aparatului de testare frâne a fost eliminată în timpul testării frânelor; în cazul în care roțile de pe unele punți nu se blochează, trebuie să se concluzioneze că valorile eficienței de frânare</li> </ul>	<p>3. Alte categorii</p> <p>Categoriile L (ambele frâne împreună):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categoria L1e: 42 %</li> <li>— Categoriile L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Categoria L3e: 50 %</li> <li>— Categoria L4e: 46 %</li> <li>— Categoriile L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <p>Categoria L (frână pe roata din spate): toate categoriile 25 % din masa totală a vehiculului</p> <p>Categoria T: 40 %</p>		<p>X</p>	

	<p>prevăzute la punctele 1.2.2 sau 1.3.2 sau 1.4.2 ar fi atinse atunci când vehiculul este încărcat;</p> <p>— nivelul de acționare a frânei de către inspector trebuie să fie întotdeauna proporțional cu sarcina curentă a punții.</p> <p>Informațiile privind valorile sistemului pot fi extrase utilizând interfața electronică a vehiculului.</p> <p>Testele rutiere trebuie desfășurate pe un carosabil uscat, neted și drept. În cazurile în care vehiculele din categoria T sunt supuse unei testări pe carosabil sau pe un aparat de testare frâne, iar coeficientul minim de frânare nu este atins, se efectuează cel puțin testarea semnificativă a frânelor.</p> <p>Pentru toate metodele de testare a frânelor, în cazul în care există dubii, eficiența de frânare se demonstrează cu vehiculul încărcat sau parțial încărcat.</p>				
		Mai puțin de 50 % din valorile de mai sus atinse			X

”.  
,

(viii) în tabel, punctul 1.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

1.3.1. Performanță	În cazul în care sistemul de frânare al frânei secundare este separat de sistemul frânei de serviciu, se utilizează metoda menționată la punctul 1.2.1.  Atunci când este posibil, trebuie să se asigure faptul că frânele mecanice sunt inspectate fără interferența/acțiunea frânării recuperative sau a altui tip de frânare continuă.	(a) Forța de frânare este necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți.  Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți		X	X
		(b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte ori, în cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă.  Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 50 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte, în cazul punților directoare.		X	X
		(c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	

”  
,

(ix) în tabel, punctul 1.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

1.4.1. Performanță	Se acționează frâna în timpul unei testări pe un aparat de testare frâne sau în cadrul unui test rutier.	Frână nefuncțională pe o parte sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă  Mai puțin de 50 % din valorile forței de frânare menționate la punctul 1.4.2 atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării		X	X
--------------------	--	--	--	---	---

”;

(x) în tabel, punctul 1.5 se înlocuiește cu următorul text:

”

1.5. Performanța frânei încetinitoare	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, testarea funcționalității sistemului, de exemplu în cadrul unui test rutier	(a) Indicatorul de defecțiuni indică o defecțiune.		X	
		(b) Sistemul nu funcționează.		X	

”;

(xi) în tabel, punctul 1.6 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>1.6. Sistem antiblocare (ABS)</p> <p>Descriere: sistemul previne automat blocarea roților în timpul frânării prin reducerea selectivă a forței de frânare a roților, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 13 al CEE-ONU și cu Regulamentul (UE) 2019/2144.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate (de exemplu, senzorul de viteză a roților)		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X

”  
,

(xii) în tabel, punctul 1.7 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>1.7 Sistem electronic de frânare</p> <p>Descriere: un senzor al pedalei de frână și/sau un senzor de presiune înregistrează comanda de frânare și calculează forța de frânare optimă pentru fiecare roată, astfel încât să existe o activare optimă a tuturor frânelor.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție, sau în cadrul unui test rutier</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
1.7.1 Frânare electrică recuperativă	<p>Inspecție vizuală a indicatorului de frânare electrică recuperativă și, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție, prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului sau în cadrul unui test rutier</p>	(a) Dispozitivul de avertizare indică o funcționare defectuoasă.		X		
		(b) Sistemul nu încetinește în mod vizibil vehiculul (cu excepția situației în care bateria este complet încărcată) sau indicatorul de încărcare (dacă este instalat) nu afișează «în curs de încărcare» atunci când recuperarea este activată.		X		
		(c) Interfața vehiculului indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(d) Interfața vehiculului indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		

”

(xiia) în tabel, punctul 2.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

»

<p>2.2.2. Coloană și furci de direcție și amortizoare de direcție, inclusiv amortizoare electronice</p> <p>Descriere amortizare electronică: Amortizarea direcției este controlată electronic.</p>	<p>Cu vehiculul pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe pământ, se aliniază volanul la coloană, se mișcă volanul/ghidonul în diferite direcții, perpendicular pe coloană/furci.</p> <p>Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor cardanice, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Joc excesiv axial al centrului volanului în raport cu coloana		X	
		(b) Joc excesiv al părții superioare a coloanei, radial în raport cu axul coloanei.		X	
		(c) Cuplaj flexibil deteriorat		X	
		(d) Fixare defectuoasă. Risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(e) Modificare nesigură <sup>3</sup>			X
		(f) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(g) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(h) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(i) Cablaj deteriorat		X	
		(j) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	

	(k) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
	(l) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă  Direcție afectată		X	X
	(m) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

”  
,

(xiii) în tabel, punctul 2.6 se înlocuiește cu următoarele puncte 2.6-2.8:

”

2.6. Servodirecție electronică (EPS), inclusiv sistem de direcție cu suprapunere  Descriere: energia pentru direcție este generată de un motor electric.  Descriere sistem de direcție cu suprapunere: în funcție de situația de conducere, sistemul variază raportul de transmisie al direcției.	Inspecție vizuală și verificarea concordanței dintre unghiul volanului și unghiul roților în momentul pornirii sau opririi motorului, completate de utilizarea interfeței electronice în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

		(g) Sistem sau componente nefuncționale (de exemplu, asistență electrică nefuncțională) sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, neconcordanță între unghiul volanului și unghiul roților)  Direcția afectată		X	X
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
2.7 Direcție electronică pe patru roți (dacă este instalată)  Descriere: două punți sunt directoare, cu un unghi de bracare mai mare de 3° pe toate roțile de direcție, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 79 al CEE-ONU și cu Regulamentul (UE) 2019/2144.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă  Direcție afectată		X	X
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

<p>2.8 Control electronic al punții anterioare și al celei tractoare (dacă este instalat) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: punțile directoare sunt punți suplimentare cu direcție controlată electronic. Forța de direcție este generată de o pompă hidraulică sau de o forță laterală asupra roților.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă Direcție afectată		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X

”.

(xiii) în tabel, punctul 3.1 se înlocuiește cu următorul text:

»

<p>3.1. Câmp vizual, inclusiv câmpul vizual indirect prin cameră de luat vederi cu monitor (dacă este instalată)</p> <p>Descriere cameră de luat vederi cu monitor: sistem care generează cel puțin o parte din câmpul vizual indirect printr-o combinație de cameră de luat vederi-monitor (de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 46 al CEE-ONU).</p>	<p>Inspecție vizuală de pe scaunul conducătorului auto, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	<p>(a) Obstrucționarea câmpului vizual al conducătorului auto, care nu poate privi clar în față sau în lateral (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz). Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile.</p>	X		
		<p>(b) Lipsa sistemului sau a oricărei componente</p>		X	
		<p>(c) Sistem sau componente deteriorate</p>		X	
		<p>(d) Versiune sau integritate a software-ului incorectă</p>		X	
		<p>(e) Cablaj deteriorat</p>		X	
		<p>(f) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.</p>		X	
		<p>(g) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	X		X
		<p>(h) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă</p>		X	
		<p>(i) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	X		X

(xiv) în tabel, punctele 4.1.1, 4.1.2 și 4.1.3 se înlocuiesc cu următorul text:

»

<p>4.1.1. Stare și funcționare</p> <p>Inclusiv funcții precum lumina de viraj, sistemul de asistență la faza lungă, farurile adaptive și luminile adaptive la viraje.</p> <p>Descriere lumină de viraj: în timpul virajului, se activează un far suplimentar. Funcționează până la 40 km/h, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU sau Regulamentul nr. 119 al CEE-ONU.</p> <p>Descriere sistem de asistență la faza lungă: sistemul activează și dezactivează automat luminile de drum în funcție de situația de conducere și de condițiile de iluminare.</p> <p>Descriere faruri adaptive: iluminarea zonei de circulație înconjurătoare și/sau iluminarea directă a participanților la trafic în zona de pericol din fața vehiculului sunt optimizate prin adaptarea dinamică a fasciculelor de lumină.</p> <p>Descriere lumini adaptive la viraje: în timpul virării și în funcție de unghiul de bracare și de viteză, fasciculul de lumină pivotează și/sau se activează un far suplimentar, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU, Regulamentul nr. 98 al CEE-ONU, Regulamentul nr. 112 al CEE-ONU sau Regulamentul nr. 123 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	<p>(a) Sursă de lumină defectă sau lipsă</p> <p>Surse de lumină multiple (în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează)</p> <p>Vizibilitate afectată semnificativ (sursă de lumină unică sau, în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>(b) Defecțiuni ușoară a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)</p> <p>Defecțiuni gravă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>(c) Lampă fixată nesigur</p>		<p>X</p>	
		<p>(d) Lipsa sistemului sau a oricărei componente</p>		<p>X</p>	
		<p>(e) Deteriorare a sistemului sau a oricărei componente</p>		<p>X</p>	
		<p>(f) Versiune sau integritate a software-ului incorectă</p>		<p>X</p>	
		<p>(g) Cablaj deteriorat</p>		<p>X</p>	
		<p>(h) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.</p>		<p>X</p>	
		<p>(i) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>(j) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă</p>		<p>X</p>	
		<p>(k) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

4.1.2. Aliniere	Se determină centrul de focalizare orizontal și vertical al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii.	<p>(a) Centrul de focalizare al unui far nu se încadrează în limitele stabilite în cerințe<sup>1</sup>. Dacă nu există cerințe specifice, se utilizează următoarele valori de referință, unde h este înălțimea farului (punctul cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină):</p> <p>(i) Categoriile M, N:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <math>h \leq 0,8</math> m: limită superioară -0,5 %; limită inferioară -2,5 %</li> <li>— <math>0,8 &lt; h \leq 1</math> m: limită superioară -0,5 %; limită inferioară -3 %</li> <li>— <math>h &gt; 1</math> m: limită superioară -1 % limită inferioară -3 %</li> <li>— <math>h &gt; 1,2</math> m, categoria N3G (pentru toate tipurile de teren): limită superioară -1,5 %; limită inferioară -3,5 %</li> </ul> <p>(ii) Categoria L [Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 al Comisiei]:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— limită superioară -0,5 %</li> <li>— <math>h \leq 0,8</math> m: limită inferioară -2,5 %</li> <li>— <math>h &gt; 0,8</math> m: limită inferioară -3,0 % (-2,5 % pentru categoria L3e)</li> </ul> <p>(iii) Categoria T:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— limită superioară -0,5 %</li> <li>— <math>h \leq 1,2</math> m: limită inferioară -4 %</li> <li>— <math>h &gt; 1,2</math> m: limită inferioară -6 %</li> </ul>		X	
4.1.3. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	<p>(a) Comutatorul nu funcționează în conformitate cu cerințele<sup>1</sup> (număr de faruri iluminate concomitent).</p> <p>Luminozitatea maximă admisă în partea din față este depășită.</p> <p>(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată.</p>	X	X	X

”.



(xv) în tabel, punctul 4.1.5 se înlocuiește cu următorul text:

”

4.1.5 Dispozitive automate și manuale de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)  Descriere dispozitive automate de corectare a orientării farurilor: în funcție de sarcină și de unghiul de înclinare (opțional), sistemul reglează poziționarea verticală a farului, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 121 al CEE-ONU.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție.	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(i) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto.		X	

”.

(xvi) în tabel, punctele 4.2.1 și 4.2.2 se înlocuiesc cu următorul text:

»

4.2.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Sursă de lumină defectă sau lipsă		X	
		Surse de lumină multiple (în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează); o sursă de lumină defectă dintre mai multe surse de lumină laterale	X		
		Surse de lumină unice: în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3; două sau mai multe surse de lumină laterale defecte		X	
		(b) Dispersoare defecte		X	
4.2.2. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	(c) Lampă fixată nesigur	X		
		Risc foarte mare de desprindere		X	
		(a) Comutatorul nu funcționează în conformitate cu cerințele <sup>1</sup> .		X	
4.2.2.1 Lumini automate (dacă sunt obligatorii)	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	Lămpile de poziție din spate și lămpile laterale de gabarit pot fi stinse când farurile sunt aprinse.		X	
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată.		X	
		(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
Descriere: în funcție de luminozitatea ambianță, sistemul pornește și oprește automat luminile de circulație.		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	

		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

”.

(xvii) în tabel, punctele 4.3.1 și 4.3.2 se înlocuiesc cu următorul text:

”

4.3.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Sursă de lumină defectă sau lipsă	X	X	X
		Surse de lumină multiple; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează.			
		Surse de lumină unice; în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3.			
		Nicio sursă de lumină nu funcționează.			
4.3.2. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	(b) Dispersor cu defecțiuni ușoară (nu afectează lumina emisă)	X	X	X
		Dispersoare cu defecțiuni grave (afectează lumina emisă)			
		(c) Lampă fixată nesigur			
		Risc foarte mare de desprindere			
4.3.2. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Comutatorul nu funcționează în conformitate cu cerințele <sup>1</sup> .	X	X	X
		Acționare întârziată.			
		Complet nefuncțional.			
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată.		X	

”.

(xviii) în tabel, punctul 4.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

4.4.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	<p>( a ) Sursă de lumină defectă sau lipsă</p> <p>Surse de lumină multiple (în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează)</p> <p>Surse de lumină unice; în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3.</p> <p>Nicio sursă de lumină nu funcționează.</p>	X	X	X
		<p>(b) Dispersor cu defecțiuni ușoară (nu afectează lumina emisă)</p> <p>Dispersoare cu defecțiuni grave (afectează lumina emisă)</p>	X	X	
		<p>(c) Lampă fixată nesigur</p> <p>Risc foarte mare de desprindere</p>	X	X	

”.

(xix) în tabel, punctul 4.5.1 se înlocuiește cu următorul text:

4.5.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Sursă de lumină defectă sau lipsă  Surse de lumină multiple (în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează)  Surse de lumină unice; în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3.	X		
		(b) Dispersor cu defecțiuni ușoară (nu afectează lumina emisă)  Dispersoare cu defecțiuni grave (afectează lumina emisă)	X		X
		(c) Lampă fixată nesigur  Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus	X		X

”.

(xx) în tabel, punctul 4.6.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

4.6.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Sursă de lumină defectă sau lipsă  Surse de lumină multiple (în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează)  Surse de lumină unice; în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3.	X		X
		(b) Dispersoare defecte	X		
		(c) Lampă fixată nesigur  Risc foarte mare de desprindere	X		X

”.

(xxi) în tabel, punctul 4.7.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

4.7.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate	X		
		(b) Sursă de lumină defectă sau lipsă (Sursă de lumină multiplă; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează)  Sursă de lumină defectă sau lipsă (Sursă de lumină unică; în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3).	X	X	
		(c) Lampă fixată nesigur  Risc foarte mare de desprindere	X		X

”;

(xxii) în tabel, la punctul 4.11, titlul primei coloane a tabelului se înlocuiește cu următorul text:

„Instalație electrică (cu excepția instalației electrice de înaltă tensiune)”;

(xxiia) în tabel, punctul 4.12 se înlocuiește cu următorul text:

<p>4.12. Catadioptri și lămpi facultative, de exemplu lumini exterioare de bază (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere lumini exterioare de bază: sistemul pornește/oprește dispozitivele de iluminat de bază (de exemplu, indicatorii).</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	<p>(a) Lampă/catadioptru nemontat(ă) în conformitate cu cerințele<sup>1</sup>.</p>	<p>X</p>		
		<p>Emisie sau reflexie de lumină roșie în față sau lumină albă în spate.</p>		<p>X</p>	
		<p>(b) Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele<sup>1</sup>. Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă; emisie de lumină roșie în față sau lumină albă în spate.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>(c) Lampă/catadioptru fixat(ă) nesigur.  Risc foarte mare de desprindere</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>(d) Lipsa sistemului sau a oricărei componente</p>		<p>X</p>	
		<p>(e) Sistem sau componente deteriorate</p>		<p>X</p>	
		<p>(f) Versiune sau integritate a software-ului incorectă</p>		<p>X</p>	
		<p>(g) Cablaj deteriorat</p>		<p>X</p>	
		<p>(h) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.</p>		<p>X</p>	
		<p>(i) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.  Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>(j) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă</p>		<p>X</p>	

	(k) Alte defecțiuni			
	Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
	Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X	
	Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X

”;

(xxiii) în tabel, la punctul 4.13, titlul primei coloane a tabelului se înlocuiește cu următorul text:

„Baterie (sau baterii, cu excepția bateriilor de înaltă tensiune)”;

(xxiv) se introduc următoarele puncte 4.14 și 4.15:

»

4.14 Sisteme de înaltă tensiune					
4.14.1 Siguranța electrică	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței vehiculului (în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție)	(a) Indicatorul sau interfața vehiculului indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(b) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
4.14.2 Carcasa bateriei de tracțiune	Inspecție vizuală	(a) Ușor deteriorate	X	X	
		Puternic deteriorate			
		(b) Fixare defectuoasă		X	
		Risc foarte mare de desprindere			X
		(c) Orificiu (orificii) de ventilație obstrucționat(e)	X		
4.14.3 Sistemul reîncărcabil de stocare a energiei (SRSEE), bateria de tracțiune și sistemul de gestionare a bateriei  Descriere: SRSEE înseamnă sistemul reîncărcabil de stocare a energiei care furnizează energie electrică pentru propulsia electrică. SRSEE poate include subsistemul (subsistemele) împreună cu sistemele auxiliare necesare de suport fizic, reglare termică, comenzi electronice și carcasele.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței vehiculului (în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție)	(a) Semne de scurgeri		X	
		Scurgeri (prezența picăturilor)			X
		(b) Software sau hardware incorect sau cod de pregătire inactiv		X	
4.14.4 Instalație electrică de înaltă tensiune					
4.14.4.1 Cablajul și conectorul instalației electrice de înaltă tensiune	Inspecție vizuală cu vehiculul pe un elevator sau pe canal, inclusiv în interiorul compartimentului motorului și al portbagajului (dacă este cazul)	(a) Ușor deteriorate	X		
		Puternic deteriorate		X	
		Risc de scurtcircuit			X
		(b) Instalație electrică nesigură sau securizată necorespunzător	X		
		Prinderi slăbite, care ating margini ascuțite, conectoare ce se pot deconecta		X	
					X

		Cablajul poate intra în contact cu piese calde, cu piese rotative sau cu solul, iar conectoarele sunt deconectate.			
		(c) Risc major de incendiu, formare de scântei.			X
4.14.4.2 Cablu de legare la pământ, inclusiv fixarea acestuia	Inspecție vizuală și funcțională	Ușor deteriorate Puternic deteriorate	X	X	
4.14.4.3 Continuitatea legării la pământ (X) <sup>2</sup>	Măsurare cu ajutorul unui ohmmetru	Testare nefezabilă Rezistență prea mare [peste 100 Ω (ohmi)]	X	X	
4.14.4.4 Capacul prizei de încărcare	Inspecție vizuală și funcțională	Deteriorat Lipsă.	X	X	
4.14.4.5 Priza de încărcare	Inspecție vizuală și funcțională	Deteriorată Urme de topire incipientă sau de arcuri electrice Materii străine, modificate sau umiditate	X	X X	
4.14.4.6 Cablu de încărcare (dacă este disponibil)	Inspecție vizuală și funcțională	Deteriorat	X		
4.14.5. Echipamente electrice și electronice de înaltă tensiune (X) <sup>2</sup>					
4.14.5.1. Echipamente electrice și electronice de înaltă tensiune	Inspecție vizuală și prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	(a) Ușor deteriorate Puternic deteriorate	X	X	
		(b) Fixare defectuoasă.		X	
		(c) Lipsă a etanșității.		X	
4.14.5.2. Motorul de tracțiune	Inspecție vizuală  Verificarea gradului de pregătire operațională a sistemelor cu ajutorul unei interfețe aplicabile (OBD sau OBM)  Măsurarea legăturilor echipotențiale, în cazul în care acest lucru este posibil datorită	(a) Scut deformat, neinstalat, deteriorat sau corodat		X	
		(b) Marcaj de avertizare lipsă sau ilizibil		X	
		(c) Conexiune a cablajului instalației electrice nesigură sau corodată		X	
		(d) Izolație electrică stricată sau deteriorată, care poate provoca răniri la contact		X	X

	caracteristicilor tehnice ale vehiculului	(e) Gradul de pregătire a motorului de tracțiune în caz de defecțiuni		X		
		(f) Hardware și software omologate de tip neconforme cu cerințele <sup>1</sup>		X		
4.14.5.3 Convertizoare, motoare și invertoare	<p>Inspecție vizuală</p> <p>Verificarea gradului de pregătire operațională a sistemelor cu ajutorul unei interfețe aplicabile (OBD sau OBM)</p> <p>Măsurarea legăturilor echipotențiale, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului</p>	(a) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X		
		(b) Securizate necorespunzător		X		
		(c) Componente deteriorate sau corodate, care pot provoca răniri sau care se pot desprinde	X		X	
		(d) Protecții neinstalate sau deteriorate			X	
		(e) Izolație electrică stricată sau deteriorată			X	
		(f) Gradul de pregătire a sistemelor de convertizoare și invertoare în caz de defecțiuni			X	
		(g) Versiune greșită a hardware-ului și software-ului omologate de tip			X	
4.14.6. Rezistența de izolație (X) <sup>2</sup>						
4.14.6.1. Rezistența de izolație a prizei de încărcare a vehiculului și rezistența legării la pământ	Se verifică rezistența de izolație cu ajutorul interfeței electronice a vehiculului, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție.	(a) Rezistența de izolație nu este conformă cu cerințele sau valorile predefinite ale producătorului vehiculului.		X		
		(b) Rezistența legării la pământ nu este conformă cu cerințele.		X		
4.14.6.2. Rezistența de izolație între sistemul de înaltă tensiune și șasiu	<p>Inspecție vizuală</p> <p>Se verifică rezistența de izolație cu ajutorul interfeței electronice a vehiculului, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție.</p>	(a) Sistemul de monitorizare a izolației indică defecțiuni.		X		
		(b) Valoarea rezistenței de izolație nu este conformă cu cerințele.		X		
4.14.7. Sistem antidemaraj						

4.14.7.1. Sistem antidemaraaj (dacă este obligatoriu)	<p>Inspecție vizuală și funcțională, dacă este posibil</p> <p>Verificare funcțională a faptului că vehiculul nu se poate deplasa singur cu cablul de încărcare conectat și dacă nu se sesizează greutatea conducătorului auto în scaun</p>	Funcționare defectuoasă a indicatorului	X		
<p>4.15 Semnal pentru frânarea de urgență</p> <p>Descriere: în timpul decelerației puternice, luminile de avarie și/sau suprafețele luminoase suplimentare sunt activate și/sau următorul participant la trafic este avertizat prin lumini de frână intermitente, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU sau Regulamentul nr. 13 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X		

”.

(xxv) în tabel, punctul 5.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

”

5.1.3. Rulmenți roată	Inspecție vizuală cu vehiculul pe un elevator sau pe canal Se pot utiliza și se recomandă detectoare de joc al roților pentru vehiculele cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone. Se învâрте roata sau se aplică o forță laterală la fiecare roată și se constată gradul de ridicare a roții față de fuzetă.	(a) Joc excesiv al unui rulment roată Stabilitate direcțională afectată; pericol de distrugere	X	X
		(b) Rulment roată prea strâns, gripat Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere	X	X
		(c) Semne sonore de uzură sau deteriorare	X	

”;

(xxvi) în tabel, punctul 5.2.3 se înlocuiește cu următorul text:

»

5.2.3. Anvelope	Inspecție vizuală a întregii anvelope fie prin rotirea roții în aer și cu vehiculul pe un elevator sau pe canal, fie prin împingerea vehiculului înainte și înapoi deasupra canalului	(a) Dimensiunea anvelopei, indicele de sarcină, marca de omologare sau categoria de viteză neconform(ă) cu cerințele <sup>1</sup> , afectând siguranța rutieră sau performanța de mediu, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1257 (omologarea de tip a componentelor și unităților tehnice separate în ceea ce privește emisiile).  Indicele de sarcină sau categoria de viteză este insuficient(ă) pentru utilizarea efectivă, anvelopa atingând alte părți fixe ale vehiculului și periclitând condusul în siguranță.		X	X
		(b) Anvelopele de pe aceeași punte sau de pe roțile pereche sunt de dimensiuni diferite.		X	
		(c) Anvelopele de pe aceeași punte au o construcție diferită (radială/diagonală).		X	
		(d) Anvelopele sunt grav deteriorate sau tăiate. Corzile sunt vizibile sau deteriorate.		X	X
		(e) Indicatorul de uzură a profilului anvelopelor devine expus. Adâncimea profilului anvelopelor neconformă cu cerințele <sup>1</sup> .		X	X
		(f) Anvelopa se freacă de alte componente (dispozitive flexibile antiîmproșcare). Anvelopa se freacă de alte componente (nu este periclitat condusul în siguranță)	X		X
		(g) Anvelope reșapate neconforme cu cerințele <sup>1</sup> . Stratul de protecție a corzilor este afectat.		X	X
		(h) Anvelopele nu sunt umflate, în mod evident, la nivelul corespunzător.	X		

<p>5.2.3.1 Sistem de avertizare de presiune a anvelopelor</p> <p>Descriere: sistemul detectează pierderea de presiune a anvelopelor prin senzori integrați și/sau prin valori neplauzibile pentru viteza roților, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și Regulamentul nr. 141 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor fizice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	<p>(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente</p>		<p>X</p>	
		<p>(b) Sistem sau componente deteriorate</p>		<p>X</p>	
		<p>(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă</p>		<p>X</p>	
		<p>(d) Cablaj deteriorat</p>		<p>X</p>	
		<p>(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.</p>		<p>X</p>	
		<p>(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă</p>		<p>X</p>	
		<p>(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

”  
”

(xxvii) în tabel, punctele 5.3.2 și 5.3.2.1 se înlocuiesc cu următorul text:

»					
5.3.2 Amortizoare, inclusiv amortizare electronică (dacă sunt instalate)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe un elevator sau pe canal sau cu ajutorul unor echipamente speciale, dacă acestea sunt disponibile, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
		Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X	
		Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X			
Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X		
(i) Amortizoare fixate necorespunzător la șasiu sau punte		X			
Amortizor slăbit			X		
(j) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșitate sau funcționare necorespunzătoare			X		
5.3.2.1. Testarea eficienței amortizării (X) <sup>2</sup>	Se utilizează un echipament special și se compară diferențele dintre stânga și dreapta sau se efectuează pe baza comportamentului de oscilație sau a amortizării vehiculului.	(a) Diferențe semnificative între cele două direcții, stânga și dreapta		X	
		(b) Neatingerea valorilor minime stipulate		X	

»  
;

(xxviii) în tabel, punctul 5.3.5 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>5.3.5. Suspensie pneumatică, inclusiv sistemul de reglare a înălțimii (dacă este instalată)</p> <p>Descriere sistem de reglare a înălțimii: sistemul modifică distanța dintre șasiul vehiculului și carosabil.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(i) Pierderi de aer perceptibile auditiv			X	

”  
,

(xxviii) în tabel, punctul 6.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

”

6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervorul de combustibil pentru dispozitivul de încălzire și conductele și instalația pe bază de hidrogen)  Descriere instalație pe bază de hidrogen: hidrogenul este stocat în vehicul și este utilizat pentru propulsarea vehiculului, fie prin ardere într-un motor cu ardere internă, fie prin conversia într-o pilă de combustie cu un motor electric suplimentar.	Inspecție vizuală cu vehiculul pe un elevator sau pe canal cu ajutorul dispozitivelor de detectare a scurgerilor în cazul sistemelor GPL/GNC/GNL/H, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Rezervor sau conducte nesigure, creând un risc deosebit de incendiu.			X
		(b) Scurgeri de combustibil sau capacul de la rezervor lipsă sau ineficient. Risc de incendiu; pierdere importantă de materiale periculoase.		X	X
		(c) Conducte uzate din cauza frecării Conducte deteriorate	X	X	
		(d) Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire (dacă este obligatoriu)		X	
		(e) Risc de izbucnire a incendiului din cauza: — scurgerilor de combustibil; — rezervorului de combustibil sau sistemului de evacuare protejat necorespunzător; — stării compartimentului motorului.			X
		(f) Sistem GPL/GNC/GNL sau de hidrogen neconform cu cerințele; defecțiune a oricărei părți a sistemului <sup>1</sup>			X
		(g) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(h) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(i) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
					X
		(j) Cablaj deteriorat		X	
		(k) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(l) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.  Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(m) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(n) Alte defecțiuni  Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		

		Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X	
		Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X

”  
;

(xxviii) în tabel, se introduce următorul punct 6.1.10:

”

<p>6.1.10 Stabilizare articulație glisantă (dacă este instalată) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: Îmbinarea articulată este stabilizată prin amortizare, avându-se în vedere viteza vehiculului, presiunea cilindrilor amortizoarelor articulate, unghiul de direcție și unghiul de articulație.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X

”  
;

(xxviiiid) în tabel, punctul 7.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>7.1.3 Limitator al tensiunii și al forței centurii de siguranță</p> <p>Descriere: în caz de accident, centura de siguranță este tensionată astfel încât să plaseze pasagerii într-o poziție setată și/sau se limitează forța centurii de siguranță, controlată electric și, astfel, se limitează forțele care acționează asupra persoanelor, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 16 al CEE-ONU sau Regulamentul nr. 94 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsă sau nepotrivire cu vehiculul a sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale, după caz, sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X		X

”  
,

(xxviii) în tabel, punctul 7.1.5 se înlocuiește cu următorul text:

”

7.1.5. Airbaguri  Descriere: în caz de accident, airbagurile reduc riscul de rănire prin efectul lor absorbant, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 12 al CEE-ONU, Regulamentul nr. 14 al CEE-ONU sau Regulamentul nr. 16 al CEE-ONU.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa evidentă a sistemului sau a componentelor (de exemplu, detectarea gradului de ocupare a scaunelor)		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X		X
		(g) Sistem sau componente evident nefuncționale (de exemplu, nepotrivite pentru vehiculul în cauză)		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X		X

”;

(xxviii) în tabel, punctele 7.1.4 și 7.1.6 se elimină;

(xxix) în tabel, punctul 7.8 se înlocuiește cu următorul text:

”

7.8. Vitezometru	Inspecție vizuală sau funcțională în cadrul unui test rutier sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului sau a oricărei combinații a acestora.	(a) Nu este instalat conform cerințelor <sup>1</sup> . Lipsă (dacă este obligatoriu)	X		
		(b) Funcționare defectuoasă Nefuncțional	X		X
		(c) Insuficient iluminat Lipsa iluminării	X		X

”  
;

(xxx) în tabel, punctul 7.9 se înlocuiește cu următorul text:

<p>7.9. Tahograf (dacă este instalat/obligatoriu)</p> <p>Descriere: un sistem de înregistrare a timpului de conducere, a pauzelor, a perioadelor de repaus, precum și a altor perioade de lucru ale unui conducător auto, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului***</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	<p>(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente (de exemplu, sigilii, plăcuțe) sau nemontarea acestora în conformitate cu cerințele<sup>1</sup> (de exemplu, plăcuță expirată)</p>	<p>X</p>		
		<p>(b) Sistem sau componente deteriorate (de exemplu, plăcuță ilizibilă)</p>	<p>X</p>		
		<p>(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă</p>	<p>X</p>		
		<p>(d) Cablaj deteriorat</p>	<p>X</p>		
		<p>(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.</p>	<p>X</p>		
		<p>(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, dispozitiv manipulat fraudulos sau modificat sau dimensiunea anvelopelor nu este compatibilă cu parametrii de calibrare sau viteză stabilită incorect, dacă se verifică)</p>		<p>X</p>	
		<p>(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xxxa) în tabel, punctul 7.10 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>7.10. Dispozitiv limitator de viteză (dacă este instalat/obligatoriu)</p> <p>Descriere: în timpul deplasării, sistemul previne depășirea unei viteze maxime definite. Relevant, dacă este obligatoriu, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 89 al CEE-ONU și cu Regulamentul (UE) 2019/2144.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente (de exemplu, sigilii, plăcuțe) sau neinstalarea acestor în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, dispozitiv manipulat fraudulos sau modificat sau dimensiunea anvelopelor nu este compatibilă cu parametrii de calibrare sau viteză stabilită incorect, dacă se verifică)			X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X

”.

(xxx) în tabel, punctul 7.11 se înlocuiește cu următorul text:

”

7.11. Odometru, dacă este disponibil	<p>Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice (OBD sau OBM)</p> <p>Dacă, în urma inspecției, reiese că odometrul a fost manipulat, inspectorul indică acest lucru în certificatul de inspecție tehnică ca notificare către proprietarul vehiculului.</p>	Nefuncționare evidentă		X	
--------------------------------------	---	------------------------	--	---	--

”.

(xxxia) în tabel, punctul 7.12 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC) (dacă este instalat/obligatoriu)</p> <p>Descriere: sistemul stabilizează vehiculul sau trenul complet al vehiculului în situații critice și dinamice de conducere, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și Regulamentul nr. 140 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente (de exemplu, senzorii de viteză ai roților)		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate (de exemplu, senzorii de viteză ai roților)		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		

		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
--	--	---	---	---	---

”.

(xxxii) în tabel, punctul 7.13 se înlocuiește cu următorul text:

”

7.13 Sistem eCall (dacă este instalat, în conformitate cu legislația UE privind omologarea de tip)	Metodă	Motivele respingerii	Minoră	Majoră	Periculoasă
Sistem eCall automat  Descriere: sistemul este acționat automat de senzori de la bordul vehiculului sau manual, transmite un set minim de date (EN 15722) prin intermediul unei rețele de comunicații mobile și stabilește o conexiune audio bazată pe numărul (de urgență) între pasagerii vehiculului și centrul de preluare a apelurilor de urgență, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului** și cu Regulamentul delegat (UE) 2017/79 al Comisiei***.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție  Pentru sistemele eCall care utilizează rețele de telefonie mobilă mai vechi, care nu mai sunt în funcțiune, determinând sistemul eCall să indice o funcționare defectuoasă, acest lucru nu constituie un motiv de respingere.	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare (MIL eCall) indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă:		X	

		- componente audio (de exemplu, care nu parcurg cu succes o testare a ecoului)			
		(h) Alte defecțiuni (de exemplu, în legătură cu un dispozitiv de comunicare cu rețeaua mobilă, o unitate electronică de control sau pierderea semnalului GPS) Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X	X	X

”  
”

(xxxiiia) în tabel, se introduce următorul punct 7.14:

7.14 – Conectorul de diagnosticare a vehiculului (portul OBD) (dacă este instalat)	Metodă	Motivele respingerii	Minoră	Majoră	Periculoasă
7.14.1 – Conectorul de diagnosticare a vehiculului (portul OBD)	Inspecție vizuală completată de utilizarea interfeței electronice	(a) Interfața nu este accesibilă		X	
		(b) Nefuncționare evidentă		X	
		(c) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(d) Lipsa sistemului sau a unei componente		X	

”  
”

(xxxiii) în tabel, punctele 8.1 și 8.2 se înlocuiesc cu următorul text:

»

8.1. Zgomotul

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

8.2. Emisii de evacuare

8.2.1. Echipament de control al emisiilor de evacuare	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice (citirea OBD sau OBM), în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Echipamentul de control al gazelor montat de producător este absent, modificat sau evident defect.		X	
		(b) Există pierderi de gaze care pot afecta măsurătorile emisiilor.		X	
		(c) Dispozitivul de avertizare funcționează defectuos, iar avertizorul/martorul luminos este nefuncțional.		X	
		(d) MIL este activat, dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(e) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
		(f) Unitatea de control al emisiilor de evacuare este modificată, ceea ce afectează siguranța și/sau mediul.		X	
		(g) Orice altă unitate de control al gazelor este modificată, ceea ce afectează siguranța și/sau mediul.		X	
		(h) Există dispozitive electronice neautorizate de producătorul vehiculului și neomologate în timpul omologării care modifică semnalele către sau dinspre motor sau unitatea (unitățile) de control al poluării.		X	
		(i) Citirea OBD sau OBM indică o funcționare defectuoasă semnificativă.		X	

<p>8.2.2 Măsurarea emisiilor de evacuare – motoare cu aprindere prin scânteie</p>	<p>Proceduri de încercare:</p> <p>Pentru vehiculele care au avut o limită a numărului de particule (PN) la omologarea de tip; Euro VI, Euro 6c și mai noi sau pentru M1 și N1 înmatriculate pentru prima dată după 31 august 2019 și M2, M3, N2 și N3 înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2013:</p> <p>Măsurarea numărului de particule în conformitate cu punctul 8.2.2.1.</p> <p>Pentru toate vehiculele:</p> <p>Încercare privind emisiile de gaze în conformitate cu punctul 8.2.2.2.</p> <p>Pentru vehiculele specificate în conformitate cu actele de punere în aplicare</p> <p>Măsurarea NO<sub>x</sub> în conformitate cu punctul 8.2.2.3.</p>				
<p>8.2.2.1 Măsurarea numărului de particule</p>	<p>Pregătirea vehiculului:</p> <p>— [a se specifica în conformitate cu actele de punere în aplicare]</p> <p>Pregătirea mijlocului de măsurare:</p> <p>— dispozitivul de măsurare a PN este pornit pentru un interval de timp cel puțin egal cu timpul de încălzire indicat de producător;</p> <p>— funcțiile de autotestare ale mijlocului de măsurare [care urmează să se specifice în conformitate cu actele de punere în aplicare] monitorizează funcționarea corectă a acestuia pe durata încercării și declanșează afișarea unui avertisment sau a unui mesaj în caz de funcționare defectuoasă.</p> <p>Înainte de fiecare încercare, se verifică starea corespunzătoare a sistemului de eșantionare, inclusiv prin</p>	<p>Rezultatul măsurătorii depășește valorile-limită care trebuie specificate în conformitate cu actele de punere în aplicare.</p>		<p>X</p>	

verificarea tubului de eşantionare și a sondei pentru depistarea deteriorărilor.

Procedura de încercare:

— software-ul contorului de particule ghidează automat operatorul mijlocului de măsurare pe parcursul procedurii de încercare;

— sonda este introdusă la cel puțin 0,20 m în orificiul de evacuare al sistemului de evacuare. În cazul unor derogări justificate, când nu este posibilă prelevarea de eşantioane de la această adâncime, sonda se introduce la cel puțin 0,05 m. Sonda de eşantionare nu trebuie să atingă pereții țevii de evacuare;

— dacă sistemul de evacuare are mai multe orificii de evacuare, toate trebuie supuse încercărilor. În acest caz, cea mai mare concentrație de PN măsurată la diferite orificii de evacuare ale sistemului de evacuare este considerată a fi concentrația de PN a vehiculului;

— Vehiculul funcționează [astfel cum se specifică în conformitate cu actele de punere în aplicare]. În cazul în care motorul unui vehicul nu este pornit în condiții statice, atunci sistemul de pornire/oprire trebuie dezactivat de către operatorul care efectuează încercarea. Pentru vehiculele hibride și vehiculele hibride reîncărcabile, se pornește motorul termic;

După finalizarea procedurii de încercare, mijlocul de măsurare raportează (și stochează) concentrația de PN a vehiculului, precum și un mesaj «PASS» (admis) sau «FAIL» (respins):

— dacă rezultatul încercării este mai mic sau egal cu limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «PASS»;

— dacă rezultatul încercării este mai mare decât limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «FAIL».

8.2.2.2. Emisiile de gaze	Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele <sup>1</sup> .	(a) Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de producător,		X	
	Măsurătorile nu se aplică în cazul motoarelor în doi timpi.	(b) Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc,  (i) pentru vehiculele care nu sunt controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor:  — 4,5 % sau — 3,5 % în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe <sup>1</sup> .  (ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor:  — la ralanti: 0,5 %  — la ralanti accelerat: 0,3 % sau — la ralanti: 0,3 % <sup>(7)</sup>  — la ralanti accelerat: 0,2 % sau — la ralanti: 0,2 % <sup>(8)</sup>  — la ralanti accelerat: 0,1 %  în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe <sup>1</sup> .		X	
		(c) Coeficientul lambda nu se încadrează în seria de valori de $1 \pm 0,03$ sau nu este conform cu specificațiile producătorului.		X	

8.2.2.3. Măsurarea NO <sub>x</sub>	Pregătirea vehiculului, pregătirea mijlocului de măsurare, verificarea sistemului de eșantionare și a procedurii de încercare urmează să se specifice ulterior prin intermediul actelor de punere în aplicare pentru a reflecta mediul de încercare al motorului cu aprindere prin scânteie și pentru a ține seama de metodele actuale de încercare privind emisiile de gaze.	Rezultatul măsurătorii depășește limita care trebuie specificată în conformitate cu actele de punere în aplicare.		X	
8.2.3 Măsurarea emisiilor de evacuare – motoare cu aprindere prin compresie	<p>Proceduri de încercare:</p> <p>Pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 5b și Euro VI și mai noi sau pentru vehiculele din categoriile M1 și N1 înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2012 și din categoriile M2, M3, N2 și N3 înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2013: Măsurarea numărului de particule (PN) în conformitate cu punctul 8.2.3.1</p> <p>Pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5a și Euro V: Măsurarea opacității în conformitate cu punctul 8.2.3.2. Pentru vehiculele echipate cu filtre de particule sau pentru vehiculele din categoria M1 înmatriculate pentru prima dată după 2 iulie 2007 și din categoria N1 înmatriculate pentru prima dată după 31 august 2010 și din categoriile M2, M3, N2 și N3 înmatriculate pentru prima dată după 30 septembrie 2008, statele membre pot aplica măsurarea PN în conformitate cu punctul 8.2.3.1 în locul măsurării opacității.</p> <p>Pentru vehiculele specificate în conformitate cu actele de punere în aplicare Măsurarea NO<sub>x</sub> în conformitate cu punctul 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Măsurarea numărului de particule	<p>Pregătirea vehiculului: La începutul încercării, motorul vehiculului trebuie să fie:</p> <p>— cald, adică temperatura lichidului de răcire a motorului este peste 60 °C, preferabil peste 70 °C;</p> <p>— condiționat, prin funcționarea pentru o perioadă de timp la ralanti scăzut și/sau efectuarea de accelerații staționare până la turația motorului de maximum 2 000 rpm sau prin conducerea vehiculului. Timpul total de condiționare recomandat este de cel puțin 300 de secunde.</p>	<p>Rezultatul măsurătorii depășește 250 000 (1/cm<sup>3</sup>).</p> <p>Pentru vehiculele din clasele de emisie de până la Euro 5a și Euro V echipate cu filtre de particule, statele membre pot aplica o limită de până la 1 000 000 (1/cm<sup>3</sup>).</p>		X	

În timpul încercării, vehiculul nu efectuează regenerarea activă a filtrului de particule.

Este posibilă efectuarea unei încercări rapide, cu lichidul de răcire a motorului la temperatură mai mică de 60 °C. Totuși, dacă vehiculul nu trece cu succes încercarea, atunci încercarea se repetă, iar vehiculul trebuie să îndeplinească cerințele stabilite pentru temperatura lichidului de răcire a motorului și condiționare.

Pregătirea mijlocului de măsurare [astfel cum se specifică în secțiunile 3, 4 și 5 din Recomandarea (UE) 2023/688 a Comisiei, astfel cum a fost adoptată la 20 martie 2023]:

— mijlocul de măsurare este pornit pentru un interval de timp cel puțin egal cu timpul de încălzire indicat de producător;

— funcțiile de autotestare, astfel cum sunt definite în secțiunea 5 din Recomandarea (UE) 2023/688 a Comisiei, adoptată la 20 martie 2023, monitorizează funcționarea corectă a acestuia pe durata încercării și declanșează afișarea unui avertisment sau a unui mesaj în caz de funcționare defectuoasă;

Înainte de fiecare încercări, se verifică starea corespunzătoare a sistemului de eșantionare, inclusiv prin verificarea tubului de eșantionare și a sondei pentru depistarea deteriorărilor.

Procedura de încercare:

— software-ul contorului de particule ghidează automat operatorul mijlocului de măsurare pe parcursul procedurii de încercare;

— sonda este introdusă la cel puțin 0,20 m în orificiul de evacuare al sistemului de evacuare. În cazul unor derogări justificate, când nu este posibilă prelevarea de eșantioane de la această adâncime, sonda se introduce la cel puțin 0,05 m. Sonda de eșantionare nu trebuie să atingă pereții țevii de evacuare;

— dacă sistemul de evacuare are mai multe orificii de evacuare, toate trebuie supuse încercărilor. În acest caz, cea mai mare concentrație de PN măsurată la diferite orificii de evacuare ale sistemului de evacuare este considerată a fi concentrația de PN a vehiculului;

--	--	--	--

	<p>— vehiculul funcționează la ralanti scăzut. În cazul în care motorul unui vehicul nu este pornit în condiții statice, atunci sistemul de pornire/oprire trebuie dezactivat de către operatorul care efectuează încercarea. Pentru vehiculele hibride și vehiculele hibride reîncărcabile, se pornește motorul termic;</p> <p>— după introducerea sondei în țeava de evacuare, se parcurg următoarele etape:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. o perioadă de stabilizare de cel puțin 15 secunde cu motorul pornit, la ralanti; Opțional, înainte de perioada de stabilizare, se efectuează 2-3 accelerații până la o turație a motorului de maximum 2 000 rpm.</li> <li>2. după perioada de stabilizare, se măsoară concentrația de PN a emisiilor. Durata încercării este de cel puțin 15 secunde (durata totală a măsurătorii). Rezultatul încercării este concentrația medie de PN pe durata măsurătorii. În cazul în care concentrația de PN măsurată este de mai mult de două ori mai mare decât limita, măsurarea se poate opri imediat înainte de a aștepta trecerea a 15 secunde. Se raportează rezultatul încercării.</li> </ol> <p>După finalizarea procedurii de încercare, mijlocul de măsurare raportează (și stochează) concentrația medie de PN a vehiculului, precum și un mesaj «PASS» (admis) sau «FAIL» (respins):</p> <p>— dacă rezultatul încercării este mai mic sau egal cu limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «PASS»;</p> <p>— dacă rezultatul încercării este mai mare decât limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «FAIL».</p>				
<p>8.2.3.2. Opacitate</p> <p>Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exceptate de la această cerință.</p>	<p>Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat și, dacă acest lucru se specifică în conformitate cu reglementările de omologare, citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe</p> <p>Condiționarea prealabilă a vehiculului:</p>	<p>(a) Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe<sup>1</sup>: opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa producătorului fixată pe vehicul.</p>		X	

<p>1. Vehiculele pot fi testate fără condiționare prealabilă, cu toate că, din motive de siguranță, trebuie să se verifice dacă motorul este cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare.</p>				
<p>2. Cerințele specifice condiționării prealabile:</p> <p>(i) Motorul trebuie să fie complet încălzit; de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul jojei de ulei trebuie să fie de cel puțin 80 °C sau temperatura normală de funcționare, dacă aceasta este mai scăzută, ori temperatura blocului motor, măsurată în funcție de nivelul de radiații infraroșii, trebuie să atingă cel puțin o temperatură echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, această măsurătoare nu poate fi efectuată, temperatura normală de funcționare a motorului poate fi stabilită prin alte mijloace, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire a motorului.</p> <p>(ii) Sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.</p> <p>Procedura de încercare:</p> <p>Motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să se afle la turația de ralanti înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele diesel ale vehiculelor grele, aceasta înseamnă să se aștepte cel puțin 10 secunde după eliberarea pedalei de accelerație.</p> <p>Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție.</p>	<p>(b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele<sup>1</sup> nu permit utilizarea valorilor de referință:</p> <p>— pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m<sup>-1</sup>,</p> <p>— pentru motoare supraalimentate: 3,0 m<sup>-1</sup> sau</p> <p>— pentru vehiculele identificate în cerințe<sup>1</sup> sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe<sup>1</sup>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(9)</sup> sau 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(8)</sup></p>			

În timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> ar trebui să fie de cel puțin două secunde.

Un vehicul poate fi respins doar dacă media aritmetică a cel puțin ultimelor trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită. Această medie poate fi calculată ignorând orice măsurătoare care se abate semnificativ de la media măsurată sau poate rezulta din orice alt calcul statistic care ține seama de dispersia valorilor măsurate. Statele membre pot limita numărul ciclurilor de încercare.

Pentru a evita testările inutile, statele membre pot respinge vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mari decât valorile limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre pot admite vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mici decât valorile limită.

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8.2.3.3. Măsurarea NO <sub>x</sub>	<p>Pregătirea vehiculului:</p> <p>Pentru condiții sub -10 °C: Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p> <p>Când temperatura exterioară este de -10 °C sau peste:</p> <p>Înainte de încercare, sistemul de posttratament a gazelor de evacuare al vehiculului trebuie încălzit în condiții care să permită reducerea efectivă a emisiilor de NO<sub>x</sub> cu ajutorul sistemului de reducere a emisiilor de NO<sub>x</sub> al vehiculului. Condiționarea sistemului de reducere a emisiilor de NO<sub>x</sub> se specifică mai în detaliu prin intermediul actelor de punere în aplicare.</p> <p>În timpul încercării, vehiculul nu efectuează regenerarea activă a filtrului de particule.</p> <p>Pregătirea mijlocului de măsurare:</p> <p>— dispozitivul de măsurare a NO<sub>x</sub> este pornit pentru un interval de timp cel puțin egal cu timpul de încălzire indicat de producător;</p> <p>— funcțiile de autotestare ale mijlocului de măsurare, care urmează să se specifice în conformitate cu actele de punere în aplicare, monitorizează funcționarea corectă a acestuia pe durata încercării și declanșează afișarea unui avertisment sau a unui mesaj în caz de funcționare defectuoasă.</p> <p>Înainte de fiecare încercare, se verifică starea corespunzătoare a sistemului de eșantionare, inclusiv prin verificarea tubului de eșantionare și a sondei pentru depistarea deteriorărilor.</p>	Rezultatul măsurătorii depășește 40 ppm sau interfața electronică indică o defecțiune		X	

	<p>Procedura de încercare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— software-ul analizorului de NO<sub>x</sub> ghidează automat operatorul mijlocului de măsurare pe parcursul procedurii de încercare;</li> <li>— sonda este introdusă la cel puțin 0,20 m în orificiul de evacuare al sistemului de evacuare. În cazul unor derogări justificate, când nu este posibilă prelevarea de eșantioane de la această adâncime, sonda se introduce la cel puțin 0,05 m. Sonda de eșantionare nu trebuie să atingă pereții țevii de evacuare;</li> <li>— dacă sistemul de evacuare are mai multe orificii de evacuare, toate trebuie supuse încercărilor. În acest caz, cea mai mare concentrație de NO<sub>x</sub> măsurată la diferite orificii de evacuare ale sistemului de evacuare este considerată a fi concentrația de NO<sub>x</sub> a vehiculului;</li> <li>— vehiculul funcționează la ralanti scăzut;</li> <li>— după introducerea sondei în țeava de evacuare, se parcurg următoarele etape: <ul style="list-style-type: none"> <li>o perioadă de stabilizare de cel puțin 15 secunde cu motorul pornit, la ralanti;</li> <li>după perioada de stabilizare, se măsoară concentrația de NO<sub>x</sub> a emisiilor. Durata încercării este de cel puțin 15 secunde (durata totală a măsurătorii). Rezultatul încercării este concentrația medie de NO<sub>x</sub> pe durata măsurătorii.</li> </ul> </li> <li>După finalizarea procedurii de încercare, mijlocul de măsurare raportează (și stochează) concentrația medie de NO<sub>x</sub> a vehiculului, precum și un mesaj „PASS” (admis) sau „FAIL” (respins): <ul style="list-style-type: none"> <li>— dacă rezultatul încercării este mai mic sau egal cu limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «PASS»;</li> <li>— dacă rezultatul încercării este mai mare decât limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «FAIL».</li> </ul> </li> </ul>				
--	--	--	--	--	--

”.

(xxxiv) în tabel, punctul 8.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

8.4.1. Scurgeri de lichide	Inspecție vizuală	Orice scurgere excesivă de lichide, în afară de apă, care poate afecta negativ mediul înconjurător sau care reprezintă un factor de risc în ce privește siguranța altor participanți la trafic  Formare constantă de picături, care constituie un risc foarte mare		X	X
----------------------------	-------------------	--	--	---	---

”  
;

(xxxiva) în tabel, punctul 9.11.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

9.11.1. Uși, rampe, elevatoare, sisteme de coborâre a vehiculului, dacă sunt instalate în conformitate cu Regulamentul nr. 107 al CEE-ONU	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul (dispozitivele) de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale, după caz, sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X		X	X
		(i) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X		

”

(xxxivb) în tabel, se adaugă următorul punct 9.13:

”

9.13. Sistem de alarmă și de stingere a incendiilor	Metodă	Motivele respingerii	Minoră	Majoră	Periculoasă
9.13.1. Sistem de alarmă (dacă este instalat, în conformitate cu legislația UE privind omologarea de tip)	Inspecție vizuală și funcțională (după caz) și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Nefuncțional, funcționare necorespunzătoare.		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică.		X	
		(c) Lipsă		X	
		(d) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X	
9.13.2. Sistem de stingere a incendiilor (dacă este instalat, în conformitate cu legislația UE privind omologarea de tip)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Lipsă, activat		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
		(c) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X	
		(d) Vasul agentului de detectare, vasul gazului propulsor, vasul agentului de stingere sunt fără presiune sau goale.		X	
		(e) Perioada sau perioadele pentru inspecție și schimb ale vasului a(u) expirat.		X	

”.

(xxxv) în tabel, se adaugă următorul punct 10:

”

10. ADAS ȘI ALTE SISTEME DE SIGURANȚĂ						
<p>10.1 Asistență inteligentă pentru controlul vitezei (dacă este obligatorie în conformitate cu omologarea de tip sau dacă este instalată)</p> <p>Descriere asistență inteligentă pentru controlul vitezei: sistem de ajutor pentru conducătorul auto în menținerea vitezei adecvate pentru mediul rutier prin furnizarea de feedback specific și adecvat, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și Regulamentul delegat (UE) 2021/1958 al Comisiei*****.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate sau senzori în mod evident nealiniați		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
<p>10.2 Tetieră activă (dacă este instalată) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: sistemul reduce riscul de traumatism cervical prin hiperextensie în cazul unei coliziuni posterioare prin schimbarea poziției tetierei în direcția capului.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		

		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale, după caz, sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X	X	X
10.3 Capotă activă (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>  Descriere: prin ridicarea automată a capotei, sistemul asigură o zonă mai mare de siguranță în cazul unui accident care implică un pieton.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

		(g) Sistem sau componente nefuncționale (de exemplu, învechite), după caz, sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
<p>10.4 Funcția „auto hold” (dacă este instalată) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: sistemul menține vehiculul staționar în mod independent după oprire cu ajutorul frânei de serviciu și/sau a frânei de staționare și le eliberează automat la pornire.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X

<p>10.5 Sistem de frânare automată de urgență (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip sau dacă este instalat)</p> <p>Descriere: sistemul începe frânarea în mod independent pentru a evita o coliziune cu un obstacol sau cu un alt participant la trafic sau pentru a reduce consecințele unui impact inevitabil.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate sau senzori în mod evident nealiniați		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, componentele audio)		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
<p>10.6 Sisteme de asistență pentru direcție (dacă sunt instalate)</p> <p>Sistem de asistență pentru direcție Descriere: în funcție de situația de conducere, unghiul de bracare se schimbă automat, fără intervenția conducătorului auto. Relevant dacă intervenția asupra direcției are loc la o viteză mai mare de 15 km/h, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 79 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		

<p>Sistem de asistență la schimbarea benzii de circulație Descriere: la schimbarea benzii de circulație, sistemul avertizează conducătorul auto cu privire la vehiculele de pe următoarea bandă de circulație și readuce vehiculul pe banda sa.</p> <p>Sistem de asistență la menținerea benzii de circulație Descriere: sistemul avertizează conducătorul auto atunci când vehiculul părăsește în mod neintenționat banda de circulație și readuce vehiculul pe banda sa, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/646 al Comisiei*.</p> <p>Sistem automatizat de menținere a benzii de circulație (ALKS) Descriere: un sistem care este activat de conducătorul auto și care menține vehiculul pe banda sa de circulație prin controlul deplasării laterale și longitudinale a vehiculului pe perioade îndelungate, fără a fi necesare alte comenzi ale conducătorului auto (de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 157 al CEE-ONU).</p>		<p>(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.</p> <p>Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.</p> <p>Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	X		X	
		<p>(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, componentele audio)</p>			X	
		<p>(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.</p> <p>Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.</p> <p>Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	X		X	
<p>10.7 Sistem pre-coliziune (dacă este instalat) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: într-o situație critică de conducere, vehiculul este pregătit pentru coliziune, astfel încât riscul de rănire a pasagerilor și/sau a altor participanți la trafic să fie redus.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente			X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate			X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă			X	
		(d) Cablaj deteriorat			X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.			X	
		<p>(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.</p> <p>Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.</p> <p>Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	X		X	

		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, geamurile electrice)		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
10.8 Protecție (activă) în caz de răsturnare (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
Descriere: în cazul unei răsturnări iminente, sunt extinse elemente de sprijin pentru a asigura spațiul de supraviețuire, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și cu Regulamentul nr. 21 al CEE-ONU.		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

<p>10.9 Asistență la pornire (dacă este instalată) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: asistență la pornire, de exemplu prin ridicarea punții liftabile sau prin aplicarea instantanee a presiunii de frânare sau prin eliberarea automată a frânei de staționare.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
<p>10.10 Sistem de dezactivare a dispozitivului de blocare a diferențialului (dacă este instalat) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: atunci când acest sistem este activat, dispozitivele de blocare a diferențialului sunt deblocate în funcție de anumiți parametri (de exemplu, alunecarea roții, unghiul de bracare, viteza).</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		

		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă  Direcția afectată		X	X
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
10.11 Frână de direcție (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>  Descriere: în timpul virajelor, se aplică o frânare dozată pe una sau mai multe roți.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X

		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		Direcția afectată			X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X			
		Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X		
		Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X	
10.12 Sistem de stabilizare activă la ruliu (dacă este instalat) (X) <sup>2</sup>  Descriere: prin intermediul unor dispozitive de acționare adecvate, sistemul produce o mișcare de ruliu care contracarează mișcarea de ruliu a caroseriei vehiculului în funcție de situația de conducere în cauză.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		X	
		Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.				X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		

		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
10.13 Sistem de avertizare acustică al vehiculului (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)  Descriere: la viteză redusă, sistemul generează un sunet extern specific pentru a avertiza, de exemplu, pietonii.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
10.14 Sistem de asistență pentru virare (sistem de detectare a unghiului mort) (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil	(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	

<p>Descriere: un sistem de informare conducătorului auto cu privire la o posibilă coliziune cu un participant la trafic (de exemplu, cu o bicicletă) aflat pe partea pasagerului (de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 151 al CEE-ONU).</p>	<p>datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
<p>10.15 Sistem de avertizare la mersul înapoi (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)</p> <p>Descriere: un sistem care atenționează conducătorul auto cu privire la prezența persoanelor și a obiectelor în partea din spate a vehiculului cu scopul principal de a evita coliziunile la mersul înapoi, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și Regulamentul nr. 158 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
(b) Sistem sau componente deteriorate			X		
(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă			X		
(d) Cablaj deteriorat			X		
(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.			X		

		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
10.16 Sistem de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)  Descriere: un sistem care evaluează vigilența conducătorului auto prin analiza sistemelor vehiculului și avertizează conducătorul auto dacă este necesar, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și cu Regulamentul delegat (UE) 2021/1341 al Comisiei*****.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	

		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
10.17 Sistem de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)  Descriere: un sistem care ajută conducătorul auto să rămână atent la situația traficului și care îl avertizează în cazul în care îi este distrasă atenția, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și cu Regulamentul delegat (UE) 2023/2590 al Comisiei*****.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
10.18 Dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	

<p>Descriere: un sistem al cărui scop constă exclusiv în înregistrarea și stocarea parametrilor critici legați de accident și a informațiilor cu puțin timp înainte de o coliziune, în timpul acesteia și imediat după aceasta, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144, Regulamentul delegat (UE) 2022/545 al Comisiei***** și Regulamentul nr. 160 al CEE-ONU.</p>	<p>datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X			
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, datele nu sunt accesibile)		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X			
<p>10.19 Sistem automat de conducere (dacă este instalat) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: sisteme care sunt capabile să îndeplinească în mod susținut întreaga sarcină de conducere dinamică a vehiculului complet automat, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1426 al Comisiei*****.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, HMI)		X		

		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
10.20 Sistem de monitorizare a disponibilității conducătorului auto (conducere automată) (dacă este instalat) (X) <sup>2</sup> Descriere: sistem care evaluează dacă un conducător auto este în măsură să preia funcția de conducere a unui vehicul autonom, dacă este necesar, în anumite situații, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și Regulamentul nr. 157 al CEE-ONU.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, HMI)		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X

<p>10.21 Sistem automat de control adaptiv al vitezei de croazieră (dacă este instalat) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: sistemul menține viteza vehiculului, în funcție de viteza preferată și distanța față de vehiculul din față.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X

---

\* Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/646 al Comisiei din 19 aprilie 2021 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de urgență de menținere a benzii de circulație (ELKS) ale acestora (JO L 133, 20.4.2021, p. 31, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2021/646/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj)).

\*\* Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

\*\*\* Regulamentul delegat (UE) 2017/79 al Comisiei din 12 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice detaliate și a procedurilor de încercare pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, precum și de completare și de modificare a Regulamentului (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește derogările și standardele aplicabile (JO L 12, 17.1.2017, p. 44, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2017/79/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj)).

\*\*\*\* Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

\*\*\*\*\* Regulamentul delegat (UE) 2021/1958 al Comisiei din 23 iunie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de asistență inteligentă pentru controlul vitezei și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate și de modificare a anexei II la regulamentul menționat (JO L 409, 17.11.2021, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1958/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj)).

\*\*\*\*\* Regulamentul delegat (UE) 2021/1341 al Comisiei din 23 aprilie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului lor și de modificare a anexei II la regulamentul menționat (JO L 292, 16.8.2021, p. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1341/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj)).

\*\*\*\*\* Regulamentul delegat (UE) 2023/2590 al Comisiei din 13 iulie 2023 de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a anumitor autovehicule în ceea ce privește sistemele de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto și de modificare a regulamentul menționat (JO L 2023/2590, 22.11.2023, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2023/2590/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj)).

\*\*\*\*\* Regulamentul delegat (UE) 2022/545 al Comisiei din 26 ianuarie 2022 de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate și de modificare a anexei II la regulamentul menționat (JO L 107, 6.4.2022, p. 18, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/545/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj)).

\*\*\*\*\* Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1426 al Comisiei din 5 august 2022 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a sistemului de conducere automatizată (ADS) al vehiculelor complet automate (JO L 221, 26.8.2022, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/1426/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj)).

”

2. Anexa III se modifică după cum urmează:

(a) în secțiunea I „Instalațiile și echipamentele”, primul paragraf se modifică după cum urmează:

(i) punctul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„10. analizor de gaze pentru patru gaze, în conformitate cu Directiva 2014/32/UE a Parlamentului European și a Consiliului\*;

\* Directiva 2014/32/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a mijloacelor de măsurare (JO L 96, 29.3.2014, p. 149, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/32/oj>).”;

(ii) punctul 15 se înlocuiește și se adaugă următoarele puncte 16-18, după cum urmează:

„15. un dispozitiv de detectare a pierderilor de GPL/GNC/GNL și hidrogen, în cazul în care sunt inspectate astfel de vehicule.

16. un dispozitiv de măsurare cu suficientă precizie a numărului de particule din emisii provenite de la motoarele cu aprindere prin compresie;

17. un dispozitiv de măsurare cu suficientă precizie a emisiilor de oxid de azot (NO<sub>x</sub>) provenite de la motoarele cu aprindere prin compresie. Dispozitivul este operațional în centrul de testare până la data specificată la articolul 6 alineatul (2);

18. un dispozitiv de măsurare cu suficientă precizie a emisiilor de oxid de azot (NO<sub>x</sub>) și un dispozitiv de măsurare cu suficientă precizie a numărului de particule din emisii provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie. Dispozitivele sunt operaționale în centrul de testare până la data specificată la articolul 6 alineatul (2).”;

(b) în secțiunea II, tabelul I se înlocuiește cu următorul text:

„Tabelul I (\*)

Echippinge minime necesare pentru efectuarea inspecției tehnice

Vehicule		Categoria		Echippinge necesare pentru fiecare element din secțiunea I																	
	Masă maximă			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. Motociclete			1																		
		L1e	P	x								x	x		x	x	x				
		L1e	E	x											x	x	x				
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x				
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x				
		L3e, L4e	E	x											x	x	x				
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L2e	E	x	x										x	x	x				
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L5e	E	x	x										x	x	x				

		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L6e	E	x	x										x	x	x				
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L7e	E	x	x										x	x	x				
2. Vehicule pentru transportul persoanelor																					

Vehicule		Categoria		Echipamente necesare pentru fiecare element din secțiunea I																	
	Masă maximă			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	Până la 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Până la 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	Până la 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	E	x	x		x								x	x	x				
	> 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x		x
	> 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
3. Vehicule pentru transportul de mărfuri																					
	Până la 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Până la 3 500 kg	N <sub>1</sub>	E	x	x		x								x	x	x				
	Până la 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				

4. Vehicule speciale derivate dintr-un vehicul din categoria N, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b																					
Până la 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x	x	x	x
Până la 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x		
Până la 3 500 kg	N <sub>1</sub>	E	x	x		x								x	x	x					

Vehicule		Categoria		Echipamente necesare pentru fiecare element din secțiunea I																	
	Masă maximă			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
5. Remorci	Până la 750 kg	O <sub>1</sub>		x												x					
	> 750 la 3 500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x									x					
	> 3 500 kg	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x					x					

\* Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive sunt incluse în scop orientativ.

<sup>1</sup> B...benzină (aprindere prin scânteie); D...diesel (aprindere prin compresie); E... electric (BEV – vehicul electric cu baterie).”;

3. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 2 litera (a), subpunctele (i) și (ii) se înlocuiesc cu următorul text:

„(i) tehnologia vehiculului:

— sisteme de frânare;

— sisteme de direcție;

— câmpul de vizibilitate;

— instalații electrice de iluminare, echipamente de iluminare și componente electronice;

— punți, jante și anvelope;

— șasiu și caroserie;

— emisii și poluanți;

— propulsii alternative (sisteme de înaltă tensiune, hibride, pe bază de hidrogen);

— cerințe suplimentare pentru vehicule speciale;

(ii) metodele de inspecție (inclusiv formarea necesară pentru inspecția vehiculelor echipate cu sisteme de înaltă tensiune);”

(b) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. *Certificatul de competență*

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

— datele de identificare ale inspectorului (prenume, nume);

— categoriile de vehicule pentru care inspectorul este autorizat să efectueze inspecția tehnică;

— pentru inspectorii specializați în anumite domenii, limitarea privind tipurile de vehicule și/sau inspecțiile pe care inspectorul a fost autorizat să le efectueze;

— denumirea autorității emitente;

— data eliberării.”

## ANEXA [II]

Anexele II, III, IV și V la Directiva 2014/47/UE se modifică după cum urmează:

4. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1, se adaugă subpunctul 10, cu următorul text:

„10. ADAS și alte sisteme de siguranță.”;

(b) punctul 3 se modifică după cum urmează:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„3. CONȚINUTUL INSPECȚIEI ȘI METODELE APLICATE, MOTIVELE RESPINGERII ȘI EVALUAREA DEFICIENȚELOR VEHICULELOR”;

(ii) în tabel, punctele 1.1.3-1.1.6 se înlocuiesc cu următorul text:

”

1.1.3. Pompa de vid sau compresorul și rezervoarele	<p>Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru Se verifică timpul necesar pompei sau compresorului să atingă valoarea de operare sigură și funcționarea avertizorului, a supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de decompresie.</p> <p>Acționarea frânei înseamnă apăsarea pedalei/pârghiei frânei, ceea ce permite fluxul total al presiunii de acționare a aerului/lichidului către seturile de frâne.</p>	(a) Presiune/vid insuficient pentru asigurarea a cel puțin patru acționări ale frânei după declanșarea avertizorului (sau când manometrul indică un nivel periculos);  cel puțin două acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos)		X	X
		(b) Timpul de formare a presiunii/vidului la valoarea de operare sigură este prea lung față de cerințe <sup>1</sup>		X	
		(c) Nefuncționarea supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de decompresie		X	
		(d) Lipsă a etanșeității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile auditiv  Lipsă a etanșeității care produce o scădere critică a presiunii		X	X
		(e) Deteriorări externe care pot afecta funcționarea sistemului de frânare  Nivelul de performanță a frânei secundare nu este respectat.		X	X
1.1.4. Dispozitiv de avertizare pentru presiunea scăzută	Verificare funcțională	<p>Funcționare defectuoasă sau defectarea dispozitivului de avertizare</p> <p>Este imposibilă identificarea presiunii scăzute.</p>	X		X
1.1.5. Supapă de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare	(a) Supapă fisurată, deteriorată sau uzată excesiv		X	
		(b) Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură		X	
		(c) Conexiuni prost fixate, fixare defectuoasă sau lipsa etanșeității în sistem		X	
		(d) Funcționare nesatisfăcătoare		X	

1.1.6. Activator frână de staționare, pârghie de comandă, clichet de frână de staționare, frână de staționare acționată electronic, inclusiv frână de staționare aplicată pe patru roți	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Blocare incorectă a clichetului de frână de staționare		X	
		(b) Uzură a axului pârghiei sau a mecanismului cu clichet Uzură excesivă.	X		
		(c) Cursă prea mare a pârghiei, indicând un reglaj incorect		X	
		(d) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(e) Sistem sau componentă deteriorată		X	
		(f) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(g) Cablaj deteriorat		X	
		(h) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(i) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.  Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(j) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(k) Alte defecțiuni  Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X

”  
”

(iii) în tabel, punctul 1.1.13 se înlocuiește cu următorul text:

”

1.1.13. Garnituri și plăcuțe de frână	Inspecție vizuală	(a) Garnituri sau plăcuțe excesiv de uzate (la nivelul marcajului minim)		X	
		Garnituri sau plăcuțe excesiv de uzate (marcajul minim nu este vizibil)			X
		(b) Garnituri sau plăcuțe ancrasate (ulei, unsoare etc.)		X	
		Funcționarea frânei este afectată.			X
		(c) Garnituri sau plăcuțe lipsă sau montate în mod greșit sau de tip evident incorect			X
		(d) Cablaj electric al indicatorului de uzură deconectat sau deteriorat	X		

”.

(iv) în tabel, punctul 1.1.18 se înlocuiește cu următorul text:

”

1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocurilor	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Dispozitiv de reglare deteriorat, blocat sau cu mișcare anormală, excesiv de uzat sau reglat incorect		X	
		(b) Dispozitiv de reglare defect		X	
		(c) Dispozitiv de reglare instalat incorect sau înlocuit		X	

;

(v) în tabel, punctul 1.1.19 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>1.1.19. Frâna încetinitoare (dacă este instalată sau obligatorie)</p> <p>Descriere: un sistem de frânare suplimentar care poate menține frânarea pe o perioadă de timp fără o reducere semnificativă a performanței, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 13 al CEE-ONU și cu Regulamentul (UE) 2019/2144.</p>	<p>Inspecție vizuală (cu comanda activată și neactivată, dacă este posibil), completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Sistem sau orice componentă lipsă (de exemplu, conectoare sau suporturi nesiguri)		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X

”.

(vi) în tabel, punctul 1.1.23 se înlocuiește cu următoarele puncte 1.1.23-1.1.25:

»

1.1.23. Frânare inerțială	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Funcționare necorespunzătoare, de exemplu, cursa barei de tracțiune depășește 2/3 din cursa totală de frânare inerțială		X		
		(b) Cablu de reținere defect sau lipsă		X		
1.1.24 Funcție de stabilizare a remorcii (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>  Descriere: prin frânarea selectivă a remorcii cu ajutorul frânelor de serviciu, trenul complet al vehiculului este stabilizat.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		

		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
1.1.25 Frână de oprire pentru autobuze (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>  Descriere: sistemul asigură aplicarea presiunii de frânare atunci când vehiculul staționează, independent de activarea pedalei de frână. Autobuzele pot începe să se deplaseze numai atunci când ușile sunt închise.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.	X	X	

		Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X
--	--	---	--	--	---

”  
”

(vii) în tabel, punctele 1.2.1 și 1.2.2 se înlocuiesc cu următorul text:

»					
1.2.1. Performanță	<p>Testarea se efectuează pe un aparat de testare frâne sau, dacă acest lucru nu este posibil, în cadrul unui test rutier, frânele sunt acționate în mod progresiv până la forța maximă.</p> <p>Atunci când este posibil, trebuie să se asigure faptul că frânele de serviciu mecanice sunt inspectate fără interferența/acțiunea frânării recuperative sau a altui tip de frânare continuă.</p>	(a) Forța de frânare este necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți.		X	X
		Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți			
		(b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. ori, în cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă.		X	X
		Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 50 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte, în cazul punților directe.			
		(c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	
(d) Timp de răspuns prea mare al frânei pe oricare dintre roți		X			
(e) Fluctuație excesivă a forței de frânare în cursul fiecărei rotații complete a roții ori, în cazul testării frânelor pe carosabil, se produce o vibrație excesivă la pedala/pârghia frânei de serviciu sau la volan.		X			
1.2.2. Eficiență (E)	<p>Testare efectuată pe un aparat de testare frâne la masa prezentată sau, dacă acest lucru nu este posibil din considerente tehnice, printr-un test rutier, utilizându-se un instrument de înregistrare a decelerării (1).</p>	<p>Coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori (2): Categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>: 50 % (3)</p> <p>Categoria N<sub>1</sub>: 45 %</p> <p>Categoriile N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>: 43 % (4)</p> <p>Categoriile O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>: 40 % (5)</p>		X	

		Categoria T: 40 %.			
		Mai puțin de 50 % din valorile de mai sus atinse			X

”  
,

(viii) în tabel, punctul 1.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

1.3.1. Performanță (E)	În cazul în care sistemul de frânare al frânei secundare este separat de sistemul frânei de serviciu, se utilizează metoda menționată la punctul 1.2.1.  Atunci când este posibil, trebuie să se asigure faptul că frânele mecanice sunt inspectate fără interferența/acțiunea frânării recuperative sau a altui tip de frânare continuă.	(a) Forța de frânare este necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți.  Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți		X	X
		(b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte ori, în cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă.  Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 50 % din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte, în cazul punților directoare.		X	X
		(c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	

”  
,

(ix) în tabel, punctul 1.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

1.4.1. Performanță (E)	Se acționează frâna în timpul unei testări pe un aparat de testare frâne sau în cadrul unui test rutier.	Frână nefuncțională pe o parte sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă Mai puțin de 50 % din valorile forței de frânare menționate la punctul 1.4.2 atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării		X	X
------------------------	--	--	--	---	---

”;

(x) în tabel, punctul 1.5 se înlocuiește cu următorul text:

”

1.5. Performanța frânei încetinitoare	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, testarea funcționalității sistemului, de exemplu în cadrul unui test rutier	(a) Indicatorul de defecțiuni indică o defecțiune.		X	
		(b) Sistemul nu funcționează.		X	

”;

(xi) în tabel, punctul 1.6 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>1.6. Sistem antiblocare (ABS)</p> <p>Descriere: sistemul previne automat blocarea roților în timpul frânării prin reducerea selectivă a forței de frânare a roților, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 13 al CEE-ONU și cu Regulamentul (UE) 2019/2144.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate (de exemplu, senzorul de viteză a roților)		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X

”  
,

(xia) în tabel, punctul 1.7 se înlocuiește cu următorul text:

»

<p>1.7 Sistem electronic de frânare</p> <p>Descriere: un senzor al pedalei de frână și/sau un senzor de presiune înregistrează comanda de frânare și calculează forța de frânare optimă pentru fiecare roată, astfel încât să existe o activare optimă a tuturor frânelor.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție, sau în cadrul unui test rutier</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
<p>1.7.1 Frânare electrică recuperativă</p>	<p>Inspecție vizuală a indicatorului de frânare electrică recuperativă și, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție, prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului sau în cadrul unui test rutier</p>	(a) Dispozitivul de avertizare indică o funcționare defectuoasă.		X		
		(b) Sistemul nu încetinește în mod vizibil vehiculul (cu excepția situației în care bateria este complet încărcată) sau indicatorul de încărcare (dacă este instalat) nu afișează «în curs de încărcare» atunci când recuperarea este activată.		X		
		(c) Interfața vehiculului indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(d) Interfața vehiculului indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		

»,  
,

(xib) în tabel, punctul 2.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

»

2.2.2. Coloană de direcție/juguri de direcție și amortizoare de direcție, inclusiv amortizoare electronice	Se împinge și se trage volanul în linie cu coloana, se împinge volanul în diferite direcții perpendiculare pe coloană.	(a) Joc excesiv axial al centrului volanului în raport cu coloana	X	
Descriere amortizare electronică: Amortizarea direcției este controlată electronic.	Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor universale, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(b) Joc excesiv al părții superioare a coloanei, radial în raport cu axul coloanei.	X	
		(c) Cuplaj flexibil deteriorat	X	
		(d) Fixare defectuoasă. Risc foarte mare de desprindere.	X	X
		(e) Modificare nesigură <sup>3</sup>		X
		(f) Lipsa sistemului sau a oricărei componente	X	
		(g) Sistem sau componente deteriorate	X	
		(h) Versiune sau integritate a software-ului incorectă	X	
		(i) Cablaj deteriorat	X	
		(j) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.	X	
		(k) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X	

	Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X	
	Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X
	(l) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
	Direcția afectată			X
	(m) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
	Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X	
	Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X

”.  
”

(xii) în tabel, punctul 2.6 se înlocuiește cu următoarele puncte 2.6-2.8:

»

<p>2.6. Servodirecție electronică (EPS), inclusiv sistem de direcție cu suprapunere</p> <p>Descriere: energia pentru direcție este generată de un motor electric.</p> <p>Descriere sistem de direcție cu suprapunere: în funcție de situația de conducere, sistemul variază raportul de transmisie al direcției.</p>	<p>Inspecție vizuală și verificarea concordanței dintre unghiul volanului și unghiul roților în momentul pornirii sau opririi motorului, completate de utilizarea interfeței electronice în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X			
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X			
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X			
		(d) Cablaj deteriorat		X			
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X			
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X	
		(g) Sistem sau componente nefuncționale (de exemplu, asistență electrică nefuncțională) sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, neconcordanță între unghiul volanului și unghiul roților)			X		X
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X		X
<p>2.7 Direcție electronică pe patru roți (dacă este instalată)</p> <p>Descriere: două punți sunt directoare, cu un unghi de bracare mai mare de 3° pe toate roțile de direcție, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 79 al CEE-ONU și cu Regulamentul (UE) 2019/2144.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X			
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X			
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X			
		(d) Cablaj deteriorat		X			
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X			

		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă  Direcția afectată		X	X
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
2.8 Control electronic al punții anterioare și al celei tractoare (dacă este instalat) (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
Descriere: punțile directe sunt punți suplimentare cu direcție controlată electronic. Forța de direcție este generată de o pompă hidraulică sau de o forță laterală asupra roților.		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă Direcția afectată		X	X
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord	X	X	

		sau a altor participanți la trafic.			X
--	--	-------------------------------------	--	--	---

”.

(xiia) în tabel, punctul 3.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

3.1. Câmp vizual, inclusiv câmpul vizual indirect prin cameră de luat vederi cu monitor (dacă este instalată)	Inspecție vizuală de pe scaunul conducătorului auto, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Obstrucționarea câmpului vizual al conducătorului auto, care nu poate privi clar în față sau în lateral (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz). Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile.	X		
		(b) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(c) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(d) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(e) Cablaj deteriorat		X	
		(f) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(g) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(h) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(i) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X

”

(xiii) în tabel, punctul 4.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>4.1.1. Stare și funcționare, inclusiv funcții precum lumina de viraj, sistemul de asistență la faza lungă, farurile adaptive și luminile adaptive la viraje</p> <p>Descriere lumină de viraj: în timpul virajului, se activează un far suplimentar. Funcționează până la 40 km/h, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU sau Regulamentul nr. 119 al CEE-ONU.</p> <p>Descriere sistem de asistență la faza lungă: sistemul activează și dezactivează automat luminile de drum în funcție de situația de conducere și de condițiile de iluminare.</p> <p>Descriere faruri adaptive: iluminarea zonei de circulație înconjurătoare și/sau iluminarea directă a participanților la trafic în zona de pericol din fața vehiculului sunt optimizate prin adaptarea dinamică a fasciculelor de lumină.</p> <p>Descriere lumini adaptive la viraje: în timpul virării și în funcție de unghiul de bracare și de viteză, fasciculul de lumină pivotează și/sau se activează un far suplimentar, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU, Regulamentul nr. 98 al CEE-ONU, Regulamentul nr. 112 al CEE-ONU sau Regulamentul nr. 123 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Sursă de lumină defectă sau lipsă	X		
		Surse de lumină multiple (în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează)		X	
		Vizibilitate afectată semnificativ (sursă de lumină unică sau, în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)			
		(b) Defecțiuni ușoară a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)	X		
		Defecțiuni gravă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)		X	
		(c) Lampă fixată nesigur		X	
		(d) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(e) Deteriorare a sistemului sau a oricărei componente		X	
		(f) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(g) Cablaj deteriorat		X	
		(h) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
(i) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X		
(j) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X			
(k) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X		

”

(xiv) în tabel, punctul 4.1.5 se înlocuiește cu următorul text:

”

4.1.5 Dispozitive automate și manuale de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)  Descriere dispozitive automate de corectare a orientării farurilor: în funcție de sarcină și de unghiul de înclinare (opțional), sistemul reglează poziționarea verticală a farului, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 121 al CEE-ONU.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție.	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(i) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto.		X	

”.

(xv) în tabel, punctele 4.2.1 și 4.2.2 se înlocuiesc cu următorul text:

»

4.2.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Sursă de lumină defectă sau lipsă		X	
		Surse de lumină multiple (în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează); o sursă de lumină defectă dintre mai multe surse de lumină laterale	X		
		Surse de lumină unice: în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3; două sau mai multe surse de lumină laterale defecte		X	
		(b) Dispersoare defecte		X	
4.2.2. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	(c) Lampă fixată nesigur	X		
		Risc foarte mare de desprindere		X	
		(a) Comutatorul nu funcționează în conformitate cu cerințele <sup>1</sup> .		X	
		Lămpile de poziție din spate și lămpile laterale de gabarit pot fi stinse când farurile sunt aprinse.		X	
4.2.2.1 Lumini automate (dacă sunt obligatorii)	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată.		X	
		(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
Descriere: în funcție de luminozitatea ambianță, sistemul pornește și oprește automat luminile de circulație.		(d) Cablaj deteriorat		X	

		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

”.

(xvi) în tabel, punctul 4.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

4.3.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Sursă de lumină defectă sau lipsă  Surse de lumină multiple; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează  Surse de lumină unice; în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3.  Nicio sursă de lumină nu funcționează.	X	X	X
		(b) Dispersor cu defecțiuni ușoară (nu afectează lumina emisă)  Dispersoare cu defecțiuni grave (afectează lumina emisă)	X	X	
		(c) Lampă fixată nesigur  Risc foarte mare de desprindere	X	X	

”

(xvii) în tabel, punctul 4.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.4.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	( a ) Sursă de lumină defectă sau lipsă	X	X	X
		Surse de lumină multiple (în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează)			
		Surse de lumină unice; în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3.			
		Nicio sursă de lumină nu funcționează.			
		(b) Dispensator cu defecțiune ușoară (nu afectează lumina emisă)	X		
		Dispersoare cu defecțiuni grave (afectează lumina emisă)		X	
		(c) Lampă fixată nesigur	X		
		Risc foarte mare de desprindere		X	

”  
,

(xviii) în tabel, punctul 4.5.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

4.5.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	( a ) Sursă de lumină defectă sau lipsă	X	X	
		Sursă de lumină multiplă; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează.			
		Surse de lumină unice; în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3.			
		(b) Dispersor cu defecțiuni ușoară (nu afectează lumina emisă)	X	X	
		Dispersoare cu defecțiuni grave (afectează lumina emisă)			
		(c) Lampă fixată nesigur	X		
		Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus		X	

”  
,

(xix) în tabel, punctul 4.6.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

4.6.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Sursă de lumină defectă sau lipsă  Surse de lumină multiple (în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează)  Surse de lumină unice; în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3.	X		X
		(b) Dispersoare defecte	X		
		(c) Lampă fixată nesigur  Risc foarte mare de desprindere	X		X

”;

(xx) în tabel, punctul 4.7.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

4.7.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	(a) Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate	X		
		(b) Sursă de lumină defectă sau lipsă (Sursă de lumină multiplă; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează)  Sursă de lumină defectă sau lipsă (Sursă de lumină unică; în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3).	X		X
		(c) Lampă fixată nesigur  Risc foarte mare de desprindere	X		X

”;

(xxi) în tabel, la punctul 4.11, titlul primei coloane se înlocuiește cu următorul text:

„Instalație electrică (cu excepția instalației electrice de înaltă tensiune)”;

(xxia) în tabel, punctul 4.12 se înlocuiește cu următorul text:

»

<p>4.12. Catadioptri și lămpi facultative, de exemplu lumini exterioare de bază (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere lumini exterioare de bază: sistemul pornește/oprește dispozitivele de iluminat de bază (de exemplu, indicatorii).</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	<p>(a) Lampă/catadioptru nemontat(ă) în conformitate cu cerințele<sup>1</sup>.</p>	X		
		<p>Emisie sau reflexie de lumină roșie în față sau lumină albă în spate.</p>		X	
		<p>(b) Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele<sup>1</sup>. Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă; emisie de lumină roșie în față sau lumină albă în spate.</p>	X		X
		<p>(c) Lampă/catadioptru fixat(ă) nesigur.  Risc foarte mare de desprindere</p>	X		X
		<p>(d) Lipsa sistemului sau a oricărei componente</p>			X
		<p>(e) Sistem sau componente deteriorate</p>			X
		<p>(f) Versiune sau integritate a software-ului incorectă</p>			X
		<p>(g) Cablaj deteriorat</p>			X
		<p>(h) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.</p>			X
		<p>(i) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.  Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.</p>	X		X

	Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X
	(j) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
	(k) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

”;

(xxii) în tabel, la punctul 4.13, titlul primei coloane se înlocuiește cu următorul text:

„Baterie (sau baterii, cu excepția bateriilor de înaltă tensiune)”;

(xxiii) se introduc următoarele puncte 4.14 și 4.15:

»

4.14 Sisteme de înaltă tensiune					
4.14.1 Siguranța electrică	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței vehiculului (în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție)	(a) Indicatorul sau interfața vehiculului indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(b) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
4.14.2 Carcasa bateriei de tracțiune	Inspecție vizuală	(a) Ușor deteriorate	X		
		Puternic deteriorate		X	
		(b) Fixare defectuoasă		X	
		Risc foarte mare de desprindere			X
		(c) Orificiu (orificii) de ventilație obstrucționat(e)	X		
4.14.3 Sistemul reîncărcabil de stocare a energiei (SRSEE), bateria de tracțiune și sistemul de gestionare a bateriei  Descriere: SRSEE înseamnă sistemul reîncărcabil de stocare a energiei care furnizează energie electrică pentru propulsia electrică. SRSEE poate include subsistemul (subsistemele) împreună cu sistemele auxiliare necesare de suport fizic, reglare termică, comenzi electronice și carcasele.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței vehiculului (în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție)	(a) Semne de scurgeri		X	
		Scurgeri (prezența picăturilor)			X
		(b) Software sau hardware incorect sau cod de pregătire inactiv		X	
4.14.4 Instalație electrică de înaltă tensiune					
4.14.4.1 Cablajul și conectorul instalației electrice de înaltă tensiune	Inspecție vizuală cu vehiculul pe un elevator sau pe canal, inclusiv în interiorul compartimentului motorului și al portbagajului (dacă este cazul)	(a) Ușor deteriorate	X		
		Puternic deteriorate		X	
		Risc de scurtcircuit			X
		(b) Instalație electrică nesigură sau securizată necorespunzător	X		
		Prinderi slăbite, care ating margini ascuțite, conectoare ce se pot deconecta		X	
		Cablajul poate intra în contact cu piese calde, cu piese			X

		rotative sau cu solul, iar conectoarele sunt deconectate.				
		(c) Risc major de incendiu, formare de scântei.			X	
4.14.4.2 Cablu de legare la pământ, inclusiv fixarea acestuia	Inspeție vizuală și funcțională	Ușor deteriorate Puternic deteriorate	X		X	
4.14.4.3 Continuitatea legării la pământ (X) <sup>2</sup>	Măsurare cu ajutorul unui ohmmetru	Testare nefezabilă Rezistență prea mare [peste 100 Ω (ohmi)]	X		X	
4.14.4.4 Capacul prizei de încărcare	Inspeție vizuală și funcțională	Deteriorat Lipsă.	X		X	
4.14.4.5 Priza de încărcare	Inspeție vizuală și funcțională	Deteriorată Urme de topire incipientă sau de arcuri electrice Materii străine, modificate sau umiditate	X		X X	
4.14.4.6 Cablu de încărcare (dacă este disponibil)	Inspeție vizuală și funcțională	Deteriorat	X			
4.14.5. Echipamente electrice și electronice de înaltă tensiune (X) <sup>2</sup>						
4.14.5.1. Echipamente electrice și electronice de înaltă tensiune	Inspeție vizuală și prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	(a) Ușor deteriorate	X			
		Puternic deteriorate			X	
		(b) Fixare defectuoasă.			X	
		(c) Lipsă a etanșeității.			X	
4.14.5.2. Motorul de tracțiune	Inspeție vizuală  Verificarea gradului de pregătire operațională a sistemelor cu ajutorul unei interfețe aplicabile (OBD sau OBM)  Măsurarea legăturilor echipotențiale, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului	(a) Scut deformat, neinstalat, deteriorat sau corodat			X	
		(b) Marcaj de avertizare lipsă sau ilizibil			X	
		(c) Conexiune a cablajului instalației electrice nesigură sau corodată			X	
		(d) Izolație electrică stricată sau deteriorată, care poate provoca răniri la contact			X	X
		(e) Gradul de pregătire a motorului de tracțiune în caz de defecțiuni			X	

		(f) Hardware și software omologate de tip neconforme cu cerințele <sup>1</sup>		X				
4.14.5.3 Convertizoare, motoare și invertoare	<p>Inspecție vizuală</p> <p>Verificarea gradului de pregătire operațională a sistemelor cu ajutorul unei interfețe aplicabile (OBD sau OBM)</p> <p>Măsurarea legăturilor echipotențiale, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului</p>	(a) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X				
		(b) Securizate necorespunzător		X				
		(c) Componente deteriorate sau corodate, care pot provoca răniri sau care se pot desprinde	X		X			
		(d) Protecții neinstalate sau deteriorate			X			
		(e) Izolație electrică strică sau deteriorată			X			
		(f) Gradul de pregătire a sistemelor de convertizoare și invertoare în caz de defecțiuni			X			
		(g) Versiune greșită a hardware-ului și software-ului omologate de tip			X			
4.14.6. Rezistența de izolație (X) <sup>2</sup>								
4.14.6.1. Rezistența de izolație a prizei de încărcare a vehiculului și rezistența legării la pământ	Se verifică rezistența de izolație cu ajutorul interfeței electronice a vehiculului, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție.	(a) Rezistența de izolație nu este conformă cu cerințele sau valorile predefinite ale producătorului vehiculului.		X				
		(b) Rezistența legării la pământ nu este conformă cu cerințele <sup>1</sup> .		X				
4.14.6.2. Rezistența de izolație între sistemul de înaltă tensiune și șasiu	<p>Inspecție vizuală</p> <p>Se verifică rezistența de izolație cu ajutorul interfeței electronice a vehiculului, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție.</p>	(a) Sistemul de monitorizare a izolației indică defecțiuni.		X				
		(b) Valoarea rezistenței de izolație nu este conformă cu cerințele <sup>1</sup> .		X				
4.14.7. Sistem antidemaraș								

4.14.7.1. Sistem antidemaraaj (dacă este obligatoriu)	<p>Inspecție vizuală și funcțională, dacă este posibil</p> <p>Verificare funcțională a faptului că vehiculul nu se poate deplasa singur cu cablul de încărcare conectat și dacă nu se sesizează greutatea conducătorului auto în scaun</p>	Funcționare defectuoasă a indicatorului	X		
<p>4.15 Semnal pentru frânarea de urgență</p> <p>Descriere: în timpul decelerației puternice, luminile de avarie și/sau suprafețele luminoase suplimentare sunt activate și/sau următorul participant la trafic este avertizat prin lumini de frână intermitente, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU sau Regulamentul nr. 13 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

”;

(xxiv) în tabel, punctul 5.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

”

5.1.3. Rulmenți roată (+ E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților Se învârtă roata sau se aplică o forță laterală la fiecare roată și se constată gradul de ridicare a roții față de fuzetă.	(a) Joc excesiv al unui rulment roată  Stabilitate direcțională afectată; pericol de distrugere		X	X
		(b) Rulment roată prea strâns, gripat  Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere		X	X
		(c) Semne sonore de uzură sau deteriorare		X	

”

(xxiva) în tabel, punctul 5.2.3 se înlocuiește cu următorul text:

»

5.2.3. Anvelope	Inspecție vizuală a întregii anvelope fie prin rotirea roții în aer și cu vehiculul pe un elevator sau pe canal, fie prin împingerea vehiculului înainte și înapoi deasupra canalului	(a) Dimensiunea anvelopei, indicele de sarcină, marca de omologare sau categoria de viteză neconform(ă) cu cerințele <sup>1</sup> , afectând siguranța rutieră  Indicele de sarcină sau categoria de viteză este insuficient(ă) pentru utilizarea efectivă, anvelopa atingând alte părți fixe ale vehiculului și periclitând condusul în siguranță.		X	X
		(b) Anvelopele de pe aceeași punte sau de pe roțile pereche sunt de dimensiuni diferite.		X	
		(c) Anvelopele de pe aceeași punte au o construcție diferită (radială/diagonală).		X	
		(d) Anvelopele sunt grav deteriorate sau tăiate.  Corzile sunt vizibile sau deteriorate.		X	X
		(e) Indicatorul de uzură a profilului anvelopelor devine expus.  Adâncimea profilului pneurilor neconformă cu cerințele <sup>1</sup>		X	X
		(f) Anvelopa se freacă de alte componente (dispozitive flexibile antiîmproșcare).  Anvelopa se freacă de alte componente (nu este periclitat condusul în siguranță)	X	X	
		(g) Anvelope reșapate neconforme cu cerințele <sup>1</sup> .  Stratul de protecție a corzilor este afectat.		X	X

		(h) Anvelopele nu sunt umflate, în mod evident, la nivelul corespunzător.	X		
5.2.3.1. Sistem de avertizare de presiune a anvelopelor Descriere: sistemul detectează pierderea de presiune a anvelopelor prin senzori integrați și/sau prin valori neplauzibile pentru viteza roților, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și Regulamentul nr. 141 al CEE-ONU.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor fizice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

”

(xxivb) în tabel, punctele 5.3.2 și 5.3.2.1 se înlocuiesc cu următorul text:

”

5.3.2 Amortizoare, inclusiv amortizare electronică (dacă sunt instalate)	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(i) Amortizoare fixate necorespunzător la șasiu sau punte  Amortizor slăbit	X		X
		(j) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșitate sau funcționare necorespunzătoare		X	
5.3.2.1. Testarea eficienței amortizării (X) <sup>2</sup>	Se utilizează un echipament special și se compară diferențele dintre stânga și dreapta sau se efectuează pe baza comportamentului de oscilație sau a amortizării vehiculului.	(a) Diferențe semnificative între cele două direcții, stânga și dreapta		X	
		(b) Neatingerea valorilor minime stipulate		X	

”  
;

(xxivc) în tabel, punctul 5.3.5 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>5.3.5. Suspensie pneumatică, inclusiv sistemul de reglare a înălțimii (dacă este instalată)</p> <p>Descriere sistem de reglare a înălțimii: sistemul modifică distanța dintre șasiul vehiculului și carosabil.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(i) Pierderi de aer perceptibile auditiv			X	

”.

(xxivd) în tabel, punctul 6.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

»

6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervorul de combustibil pentru dispozitivul de încălzire și conductele și instalația pe bază de hidrogen)  Descriere instalație pe bază de hidrogen: hidrogenul este stocat în vehicul și este utilizat pentru propulsarea vehiculului, fie prin ardere într-un motor cu ardere internă, fie prin conversia într-o pilă de combustie cu un motor electric suplimentar.	Inspecție vizuală cu vehiculul pe un elevator sau pe canal cu ajutorul dispozitivelor de detectare a scurgerilor în cazul sistemelor GPL/GNC/GNL/H, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Rezervor sau conducte nesigure, creând un risc deosebit de incendiu.			X
		(b) Scurgeri de combustibil sau capacul de la rezervor lipsă sau ineficient. Risc de incendiu; pierdere importantă de materiale periculoase.		X	X
		(c) Conducte uzate din cauza frecării Conducte deteriorate	X	X	
		(d) Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire (dacă este obligatoriu)		X	
		(e) Risc de izbucnire a incendiului din cauza: — scurgerilor de combustibil; — rezervorului de combustibil sau sistemului de evacuare protejat necorespunzător; — stării compartimentului motorului.			X
		(f) Sistem GPL/GNC/GNL sau de hidrogen neconform cu cerințele; defecțiune a oricărei părți a sistemului <sup>1</sup>			X
		(g) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(h) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(i) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
					X
		(j) Cablaj deteriorat		X	
		(k) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(l) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(m) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(n) Alte defecțiuni  Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		

		Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X	
		Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X

”  
;

(xxive) în tabel, se introduce următorul punct 6.1.10:

”

6.1.10 Stabilizare articulație glisantă (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup> Descriere: Îmbinarea articulată este stabilizată prin amortizare, avându-se în vedere viteza vehiculului, presiunea cilindrilor amortizoarelor articulate, unghiul de direcție și unghiul de articulație.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X

”  
;

(xxivf) în tabel, punctul 7.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>7.1.3 Limitator al tensiunii și al forței centurii de siguranță</p> <p>Descriere: în caz de accident, centura de siguranță este tensionată astfel încât să plaseze pasagerii într-o poziție setată și/sau se limitează forța centurii de siguranță, controlată electric și, astfel, se limitează forțele care acționează asupra persoanelor, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 16 al CEE-ONU sau Regulamentul nr. 94 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsă sau nepotrivire cu vehiculul a sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
		Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X	
		Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.			X
(g) Sistem sau componente nefuncționale, după caz, sau funcționare neplauzibilă		X			
(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X				
Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X			
Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.			X		

”.

(xxv) în tabel, punctul 7.1.5 se înlocuiește cu următorul text:

”

7.1.5 Airbaguri  Descriere: în caz de accident, airbagurile reduc riscul de rănire prin efectul lor absorbant, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 12 al CEE-ONU, Regulamentul nr. 14 al CEE-ONU sau Regulamentul nr. 16 al CEE-ONU.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa evidentă a sistemului sau a componentelor (de exemplu, detectarea gradului de ocupare a scaunelor)		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X		X
		(g) Sistem sau componente evident nefuncționale (de exemplu, nepotrivite pentru vehiculul în cauză)		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X		X

”;

(xxva) în tabel, punctele 7.1.4 și 7.1.6 se elimină;

(xxvi) în tabel, punctul 7.8 se înlocuiește cu următorul text:

”

7.8. Vitezometru	Inspecție vizuală sau funcțională în cadrul unui test rutier sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului sau a oricărei combinații a acestora.	(a) Nu este instalat conform cerințelor <sup>1</sup> . Lipsă (dacă este obligatoriu)	X	X	
		(b) Funcționare defectuoasă Nefuncțional	X	X	
		(c) Insuficient iluminat Lipsa iluminării	X	X	

”.

(xxvii) în tabel, punctul 7.9 se înlocuiește cu următorul text:

<p>7.9. Tahograf (dacă este instalat/obligatoriu)</p> <p>Descriere: un sistem de înregistrare a timpului de conducere, a pauzelor, a perioadelor de repaus, precum și a altor perioade de lucru ale unui conducător auto, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului****.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	<p>(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente (de exemplu, sigilii, plăcuțe) sau neinstalarea acestora în conformitate cu cerințele<sup>1</sup> (de exemplu, plăcuță expirată).</p>	<p>X</p>		
		<p>(b) Sistem sau componente deteriorate (de exemplu, plăcuță ilizibilă)</p>	<p>X</p>		
		<p>(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă</p>	<p>X</p>		
		<p>(d) Cablaj deteriorat</p>	<p>X</p>		
		<p>(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.</p>	<p>X</p>		
		<p>(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, dispozitiv manipulat fraudulos sau modificat sau dimensiunea anvelopelor nu este compatibilă cu parametrii de calibrare sau viteză stabilită incorect, dacă se verifică)</p>	<p>X</p>		
		<p>(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xxviiia) în tabel, punctul 7.10 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>7.10. Dispozitiv limitator de viteză (dacă este instalat/obligatoriu) (+E)</p> <p>Descriere: în timpul deplasării, sistemul previne depășirea unei viteze maxime definite. Relevant, dacă este obligatoriu, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 89 al CEE-ONU și cu Regulamentul (UE) 2019/2144.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente (de exemplu, sigilii, plăcuțe) sau neinstalarea acestor în conformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, dispozitiv manipulat fraudulos sau modificat sau dimensiunea anvelopelor nu este compatibilă cu parametrii de calibrare sau viteză stabilită incorect, dacă se verifică)		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X

”.

(xxviii) în tabel, punctul 7.11 se înlocuiește cu următorul text:

”

7.11. Odometru, dacă este disponibil	<p>Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice (OBD sau OBM)</p> <p>Dacă, în urma inspecției, reiese că odometrul a fost manipulat, inspectorul indică acest lucru în certificatul de inspecție tehnică ca notificare către proprietarul vehiculului.</p>	Nefuncționare evidentă		X	
--------------------------------------	---	------------------------	--	---	--

”  
,

(xxix) în tabel, punctul 7.12 se înlocuiește cu următorul text:

”

<p>7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC), dacă este instalat/obligatoriu (X)<sup>1</sup></p> <p>Descriere: sistemul stabilizează vehiculul sau trenul complet al vehiculului în situații critice și dinamice de conducere, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și Regulamentul nr. 140 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente (de exemplu, senzorii de viteză ai roților)		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate (de exemplu, senzorii de viteză ai roților)		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	

		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
--	--	---	---	---	---

”  
,

(xxixa) în tabel, se introduce următorul punct 7.13:

”

7.13 Sistem eCall (dacă este instalat, în conformitate cu legislația UE privind omologarea de tip)	Metodă	Motivele respingerii	Minoră	Majoră	Periculoasă
Sistem eCall automat  Descriere: sistemul este acționat automat de senzori de la bordul vehiculului sau manual, transmite un set minim de date (EN 15722) prin intermediul unei rețele de comunicații mobile și stabilește o conexiune audio bazată pe numărul (de urgență) între pasagerii vehiculului și centrul de preluare a apelurilor de urgență, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului** și cu Regulamentul delegat (UE) 2017/79 al Comisiei***.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție  Pentru sistemele eCall care utilizează rețele de telefonie mobilă mai vechi (2g/3g), care nu mai sunt în funcțiune, sistemul eCall indicând o funcționare defectuoasă, acest lucru nu constituie un motiv de respingere.	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare (MIL eCall) indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă:		X	

		- componente audio (de exemplu, care nu parcurg cu succes o testare a ecoului)			
		(h) Alte defecțiuni (de exemplu, în legătură cu un dispozitiv de comunicare cu rețeaua mobilă, o unitate electronică de control sau pierderea semnalului GPS) Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X	X	X

”;  
,

(xxxixb) în tabel, se introduce următorul punct 7.14:

7.14 – Conectorul de diagnosticare a vehiculului (portul OBD) (dacă este instalat)	Metodă	Motivele respingerii	Minoră	Majoră	Periculoasă
7.14.1 – Conectorul de diagnosticare a vehiculului (portul OBD)	Inspecție vizuală completată de utilizarea interfeței electronice	(a) Interfața nu este accesibilă		X	
		(b) Nefuncționare evidentă		X	
		(c) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(d) Lipsa sistemului sau a unei componente		X	

”;  
,

(xxx) în tabel, punctele 8.1 și 8.2 se înlocuiesc cu următorul text:

8.1. Zgomotul

8.1.1. Sistem de eliminare a zgomotului (+E)	Evaluare subiectivă (cu excepția cazului în care inspectorul consideră că nivelul de zgomot este la limita acceptată, situație în care poate fi efectuată o măsurare a zgomotului emis de un vehicul staționar cu ajutorul unui sonometru)	(a) Nivelurile de zgomot depășesc nivelurile maxime permise de cerințe <sup>1</sup> .		X	
		(b) O parte a sistemului de eliminare a zgomotului este fixată necorespunzător, este deteriorată, montată incorect, lipsă sau modificată în mod evident și poate afecta nivelurile de zgomot.  Risc foarte mare de desprindere		X	X
	Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de televerificare și confirmate de metode standard de inspecție	(c) Măsurătorile prin televerificare indică o neconformitate semnificativă.		X	

8.2. Emisii de evacuare

8.2.1. Echipament de control al emisiilor de evacuare	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice (citirea OBD sau OBM), în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Echipamentul de control al gazelor montat de producător este absent, modificat sau evident defect.		X	
		(b) Există pierderi de gaze care pot afecta măsurătorile emisiilor.		X	
		(c) Dispozitivul de avertizare funcționează defectuos, iar avertizorul/martorul luminos este nefuncțional.		X	
		(d) MIL este activat, dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(e) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
		(f) Unitatea de control al emisiilor de evacuare este modificată, ceea ce afectează siguranța și/sau mediul.		X	
		(g) Orice altă unitate de control al gazelor este modificată, ceea ce afectează siguranța și/sau mediul.		X	

		(h) Există dispozitive electronice neautorizate de producătorul vehiculului și neomologate în timpul omologării care modifică semnalele către sau dinspre motor sau unitatea (unitățile) de control al poluării.		X	
		(i) Reactiv insuficient, după caz		X	
		(j) Citirea OBD sau OBM indică o funcționare defectuoasă semnificativă.		X	
Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8.2.2 Măsurarea emisiilor de evacuare – motoare cu aprindere prin scânteie	<p>Proceduri de încercare:</p> <p>Pentru vehiculele care au avut o limită a numărului de particule (PN) la omologarea de tip; Euro VI, Euro 6c și mai noi sau pentru M1 și N1 înmatriculate pentru prima dată după 31 august 2019 și M2, M3, N2 și N3 înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2013:</p> <p>Măsurarea numărului de particule în conformitate cu punctul 8.2.2.1.</p> <p>Pentru toate vehiculele:</p> <p>Încercare privind emisiile de gaze în conformitate cu punctul 8.2.2.2.</p> <p>Pentru vehiculele specificate în conformitate cu actele de punere în aplicare:</p> <p>Măsurarea NO<sub>x</sub> în conformitate cu punctul 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1 Măsurarea numărului de particule (E)	<p>Pregătirea vehiculului:</p> <p>— [a se specifica în conformitate cu actele de punere în aplicare]</p> <p>Pregătirea mijlocului de măsurare:</p>	Rezultatul măsurătorii depășește valorile-limită care trebuie specificate în conformitate cu actele de punere în aplicare.		X	

— dispozitivul de măsurare a PN este pornit pentru un interval de timp cel puțin egal cu timpul de încălzire indicat de producător;

— funcțiile de autotestare ale mijlocului de măsurare [care urmează să se specifice în conformitate cu actele de punere în aplicare] monitorizează funcționarea corectă a acestuia pe durata încercării și declanșează afișarea unui avertisment sau a unui mesaj în caz de funcționare defectuoasă.

Înainte de fiecare încercare, se verifică starea corespunzătoare a sistemului de eșantionare, inclusiv prin verificarea tubului de eșantionare și a sondei pentru depistarea deteriorărilor.

Procedura de încercare:

— software-ul contorului de particule ghidează automat operatorul mijlocului de măsurare pe parcursul procedurii de încercare;

— sonda este introdusă la cel puțin 0,20 m în orificiul de evacuare al sistemului de evacuare. În cazul unor derogări justificate, când nu este posibilă prelevarea de eșantioane de la această adâncime, sonda se introduce la cel puțin 0,05 m. Sonda de eșantionare nu trebuie să atingă pereții țevii de evacuare;

— dacă sistemul de evacuare are mai multe orificii de evacuare, toate trebuie supuse încercărilor. În acest caz, cea mai mare concentrație de PN măsurată la diferite orificii de evacuare ale sistemului de evacuare este considerată a fi concentrația de PN a vehiculului;

— Vehiculul funcționează [astfel cum se specifică în conformitate cu actele de punere în aplicare]. În cazul în care motorul unui vehicul nu este pornit în condiții statice, atunci sistemul de pornire/oprire trebuie dezactivat de către operatorul care efectuează încercarea. Pentru vehiculele hibride și vehiculele hibride reîncărcabile, se pornește motorul termic;

	<p>După finalizarea procedurii de încercare, mijlocul de măsurare raportează (și stochează) concentrația de PN a vehiculului, precum și un mesaj «PASS» (admis) sau «FAIL» (respins):</p> <p>— dacă rezultatul încercării este mai mic sau egal cu limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «PASS»;</p> <p>— dacă rezultatul încercării este mai mare decât limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «FAIL».</p>				
8.2.2.2. Emisiile de gaze (E)	<p>Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele<sup>1</sup>.</p> <p>Măsurătorile nu se aplică în cazul motoarelor în doi timpi.</p> <p>Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de inspecție</p>	<p>(a) Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de producător,</p> <p>(b) Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc,</p> <p>(i) pentru vehiculele care nu sunt controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor:</p> <p>— 4,5 % sau</p> <p>— 3,5 %</p> <p>în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe<sup>1</sup>.</p> <p>(ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor:</p> <p>— la ralanti: 0,5 %</p> <p>— la ralanti accelerat: 0,3 % sau</p> <p>— la ralanti: 0,3 % <sup>(7)</sup></p> <p>— la ralanti accelerat: 0,2 % sau</p> <p>— la ralanti: 0,2 % <sup>(8)</sup></p> <p>— la ralanti accelerat: 0,1 %</p> <p>în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe<sup>1</sup>.</p>		X	

		(c) Coeficientul lambda nu se încadrează în seria de valori de $1 \pm 0,03$ sau nu este conform cu specificațiile producătorului.		X	
8.2.2.3. Măsurarea NO <sub>x</sub> (E)	<p>Pregătirea vehiculului, pregătirea mijlocului de măsurare, verificarea sistemului de eșantionare și a procedurii de încercare urmează să se specifice ulterior prin intermediul actelor de punere în aplicare pentru a reflecta mediul de încercare al motorului cu aprindere prin scânteie și pentru a ține seama de metodele actuale de măsurare privind emisiile de gaze.</p> <p>Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de inspecție în conformitate cu punctul 8.2.2. din prezentul tabel sau cu subpunctul 8.2.2 de la punctul 3 din anexa I la Directiva 2014/45/UE.</p>	(a) Rezultatul măsurătorii depășește limita care trebuie specificată în conformitate cu actele de punere în aplicare.		X	
		(b) Citirea OBD sau OBM indică o funcționare defectuoasă semnificativă.		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8.2.3 Măsurarea emisiilor de evacuare – motoare cu aprindere prin compresie	<p>Proceduri de încercare:</p> <p>Pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 5b și Euro VI și mai noi sau pentru vehiculele din categoriile M1 și N1 înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2012 și din categoriile M2, M3, N2 și N3 înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2013: Măsurarea numărului de particule (PN) în conformitate cu punctul 8.2.3.1</p> <p>Pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5a și Euro V: Măsurarea opacității în conformitate cu punctul 8.2.3.2. Pentru vehiculele echipate cu filtre de particule sau pentru vehiculele din categoria M1 înmatriculate pentru prima dată după 2 iulie 2007 și din categoria N1 înmatriculate pentru prima dată după 31 august 2010 și din categoriile M2, M3, N2 și N3 înmatriculate pentru prima dată după 1 ianuarie 2014, statele membre pot aplica măsurarea PN în conformitate cu punctul 8.2.3.1 în locul măsurării opacității.</p> <p>Pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 6d-TEMP și Euro VI și mai noi sau pentru vehiculele din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub> înmatriculate pentru prima dată după 31 august 2019 și din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> înmatriculate pentru prima dată după 1 ianuarie 2014: Măsurarea NO<sub>x</sub> în conformitate cu punctul 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Măsurarea numărului de particule (E)	<p>Pregătirea vehiculului: La începutul încercării, motorul vehiculului trebuie să fie:</p> <p>— cald, adică temperatura lichidului de răcire a motorului este peste 60 °C, preferabil peste 70 °C;</p> <p>— condiționat, prin funcționarea pentru o perioadă de timp la ralanti scăzut și/sau efectuarea de accelerații staționare până la turația motorului de maximum 2 000 rpm sau prin conducerea vehiculului. Timpul total de condiționare recomandat este de cel puțin 300 de secunde.</p> <p>În timpul încercării, vehiculul nu efectuează regenerarea</p>	<p>Rezultatul măsurătorii depășește 250 000 (1/cm<sup>3</sup>).</p> <p>Pentru vehiculele din clasele de emisie de până la Euro 5a și Euro V echipate cu filtre de particule, statele membre pot aplica o limită de până la 1 000 000 (1/cm<sup>3</sup>).</p>		X	

activă a filtrului de particule.

Este posibilă efectuarea unei încercări rapide, cu lichidul de răcire a motorului la temperatură mai mică de 60 °C. Totuși, dacă vehiculul nu trece cu succes încercarea, atunci încercarea se repetă, iar vehiculul trebuie să îndeplinească cerințele stabilite pentru temperatura lichidului de răcire a motorului și condiționare.

Pregătirea mijlocului de măsurare [astfel cum se specifică în secțiunile 3, 4 și 5 din Recomandarea (UE) 2023/688 a Comisiei, astfel cum a fost adoptată la 20 martie 2023]:

- mijlocul de măsurare este pornit pentru un interval de timp cel puțin egal cu timpul de încălzire indicat de producător;
- funcțiile de autotestare, astfel cum sunt definite în secțiunea 5 din Recomandarea (UE) 2023/688 a Comisiei, adoptată la 20 martie 2023, monitorizează funcționarea corectă a acestuia pe durata încercării și declanșează afișarea unui avertisment sau a unui mesaj în caz de funcționare defectuoasă;

Înainte de fiecare încercări, se verifică starea corespunzătoare a sistemului de eșantionare, inclusiv prin verificarea tubului de eșantionare și a sondei pentru depistarea deteriorărilor.

Procedura de încercare:

- software-ul contorului de particule ghidează automat operatorul mijlocului de măsurare pe parcursul procedurii de încercare;
- sonda este introdusă la cel puțin 0,20 m în orificiul de evacuare al sistemului de evacuare. În cazul unor derogări justificate, când nu este posibilă prelevarea de eșantioane de la această adâncime, sonda se introduce la cel puțin 0,05 m. Sonda de eșantionare nu trebuie să atingă pereții țevii de evacuare;
- dacă sistemul de evacuare are mai multe orificii de evacuare, toate trebuie supuse încercărilor. În acest caz, cea mai mare concentrație de PN măsurată la diferite orificii de evacuare ale sistemului de evacuare este considerată a fi concentrația de PN a vehiculului;
- vehiculul funcționează la ralanti scăzut. În cazul în care motorul unui vehicul nu este pornit în condiții statice, atunci sistemul de pomire/oprire trebuie dezactivat de către operatorul

	<p>care efectuează încercarea. Pentru vehiculele hibride și vehiculele hibride reîncărcabile, se pornește motorul termic;</p> <p>— după introducerea sondei în țeava de evacuare, se parcurg următoarele etape:</p> <p>3. o perioadă de stabilizare de cel puțin 15 secunde cu motorul pornit, la ralanti; Opțional, înainte de perioada de stabilizare, se efectuează 2-3 accelerații până la o turație a motorului de maximum 2 000 rpm.</p> <p>4. după perioada de stabilizare, se măsoară concentrația de PN a emisiilor. Durata încercării este de cel puțin 15 secunde (durata totală a măsurătorii). Rezultatul încercării este concentrația medie de PN pe durata măsurătorii. În cazul în care concentrația de PN măsurată este de mai mult de două ori mai mare decât limita, măsurarea se poate opri imediat înainte de a aștepta trecerea a 15 secunde. Se raportează rezultatul încercării.</p> <p>După finalizarea procedurii de încercare, mijlocul de măsurare raportează (și stochează) concentrația medie de PN a vehiculului, precum și un mesaj «PASS» (admis) sau «FAIL» (respins):</p> <p>— dacă rezultatul încercării este mai mic sau egal cu limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «PASS»;</p> <p>— dacă rezultatul încercării este mai mare decât limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «FAIL».</p>				
<p>8.2.3.2. Opacitate</p> <p>Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exceptate de la această cerință.</p>	<p>Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerației libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat și, dacă acest lucru se specifică în conformitate cu reglementările de omologare, citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe</p> <p>Condiționarea prealabilă a vehiculului:</p> <p>1. Vehiculele pot fi testate fără condiționare prealabilă, cu toate că, din motive de siguranță, trebuie să se verifice dacă motorul este cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare.</p>	<p>(a) Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe<sup>1</sup>:</p> <p>opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa producătorului fixată pe vehicul.</p>		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	<p>2. Cerințele specifice condiționării prealabile:</p> <p>(i) Motorul trebuie să fie complet încălzit; de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul jojei de ulei trebuie să fie de cel puțin 80 °C sau temperatura normală de funcționare, dacă aceasta este mai scăzută, ori temperatura blocului motor, măsurată în funcție de nivelul de radiații infraroșii, trebuie să atingă cel puțin o temperatură echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, această măsurătoare nu poate fi efectuată, temperatura normală de funcționare a motorului poate fi stabilită prin alte mijloace, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire a motorului.</p> <p>(ii) Sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.</p>	<p>(b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele<sup>1</sup> nu permit utilizarea valorilor de referință:</p> <p>— pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m<sup>-1</sup>,</p> <p>— pentru motoare supraalimentate: 3,0 m<sup>-1</sup> sau</p> <p>— pentru vehiculele identificate în cerințe<sup>1</sup> sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe<sup>1</sup>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> (?) sau 0,7 m<sup>-1</sup> (8)</p>			
	<p>Procedura de încercare:</p> <p>Motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să se afle la turația de ralanti înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele diesel ale vehiculelor grele, aceasta înseamnă să se aștepte cel puțin 10 secunde după eliberarea pedalei de accelerație.</p> <p>Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție.</p>				

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	<p>În timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> ar trebui să fie de cel puțin două secunde.</p> <p>Un vehicul poate fi respins doar dacă media aritmetică a cel puțin ultimelor trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită. Această medie poate fi calculată ignorând orice măsurătoare care se abate semnificativ de la media măsurată sau poate rezulta din orice alt calcul statistic care ține seama de dispersia valorilor măsurate. Statele membre pot limita numărul ciclurilor de încercare.</p> <p>Pentru a evita testările inutile, statele membre pot respinge vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mari decât valorile limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre pot admite vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mici decât valorile limită.</p> <p>Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de inspecție în conformitate cu punctul 8.2.3. din prezentul tabel sau cu subpunctul 8.2.3 de la punctul 3 din anexa I la Directiva 2014/45/UE.</p>				

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8.2.3.3. Măsurarea NO <sub>x</sub> (E)	<p>Pregătirea vehiculului:</p> <p>Pentru condiții sub -10 °C: Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p> <p>Când temperatura exterioară este de -10 °C sau peste:</p> <p>Înainte de încercare, sistemul de posttratament a gazelor de evacuare al vehiculului trebuie încălzit în condiții care să permită reducerea efectivă a emisiilor de NO<sub>x</sub> cu ajutorul sistemului de reducere a emisiilor de NO<sub>x</sub> al vehiculului. Dacă este posibil, gradul de pregătire a vehiculului pentru încercare se stabilește prin verificarea lămpii indicatoare din bord sau prin interfața vehiculului (citirea OBD sau OBM).</p> <p>În timpul încercării, vehiculul nu efectuează regenerarea activă a filtrului de particule.</p> <p>Pregătirea mijlocului de măsurare:</p> <p>— dispozitivul de măsurare a NO<sub>x</sub> este pornit pentru un interval de timp cel puțin egal cu timpul de încălzire indicat de producător;</p> <p>— funcțiile de autotestare ale mijlocului de măsurare, care urmează să se specifice în conformitate cu actele de punere în aplicare, monitorizează funcționarea corectă a acestuia pe</p>	Rezultatul măsurătorii depășește 40 ppm sau interfața electronică indică o defecțiune		X	

	<p>durata încercării și declanșează afișarea unui avertisment sau a unui mesaj în caz de funcționare defectuoasă.</p> <p>Înainte de fiecare încercare, se verifică starea corespunzătoare a sistemului de eșantionare, inclusiv prin verificarea tubului de eșantionare și a sondei pentru depistarea deteriorărilor.</p> <p>Procedura de încercare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— software-ul analizorului de NO<sub>x</sub> ghidează automat operatorul mijlocului de măsurare pe parcursul procedurii de încercare;</li> <li>— sonda este introdusă la cel puțin 0,20 m în orificiul de evacuare al sistemului de evacuare. În cazul unor derogări justificate, când nu este posibilă prelevarea de eșantioane de la această adâncime, sonda se introduce la cel puțin 0,05 m. Sonda de eșantionare nu trebuie să atingă pereții țevii de evacuare;</li> <li>— dacă sistemul de evacuare are mai multe orificii de evacuare, toate trebuie supuse încercărilor. În acest caz, cea mai mare concentrație de NO<sub>x</sub> măsurată la diferite orificii de evacuare ale sistemului de evacuare este considerată a fi concentrația de NO<sub>x</sub> a vehiculului;</li> <li>— vehiculul funcționează la ralanti scăzut;</li> <li>— după introducerea sondei în țeava de evacuare, se parcurg următoarele etape: <ul style="list-style-type: none"> <li>o perioadă de stabilizare de cel puțin 15 secunde cu motorul pornit, la ralanti;</li> </ul> </li> </ul> <p>după perioada de stabilizare, se măsoară concentrația de NO<sub>x</sub> a emisiilor. Durata încercării este de cel puțin 15 secunde (durata totală a măsurătorii). Rezultatul încercării este concentrația medie de NO<sub>x</sub> pe durata măsurătorii.</p> <p>După finalizarea procedurii de încercare, mijlocul de măsurare raportează (și stochează) concentrația medie de</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>NO<sub>x</sub> a vehiculului, precum și un mesaj „PASS” (admis) sau „FAIL” (respins):</p> <p>— dacă rezultatul încercării este mai mic sau egal cu limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «PASS»;</p> <p>— dacă rezultatul încercării este mai mare decât limita prevăzută, mijlocul de măsurare raportează mesajul «FAIL».</p> <p>Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de inspecție în conformitate cu punctul 8.2.3. din prezentul tabel sau cu subpunctul 8.2.3 de la punctul 3 din anexa I la Directiva 2014/45/UE.</p>				
--	---	--	--	--	--

(xxxi) în tabel, punctul 8.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

8.4.1. Scurgeri de lichide	Inspecție vizuală	Orice scurgere excesivă de lichide, în afară de apă, care poate afecta negativ mediul înconjurător sau care reprezintă un factor de risc în ce privește siguranța altor participanți la trafic  Formare constantă de picături, care constituie un risc foarte mare		X	X
----------------------------	-------------------	--	--	---	---

(xxxia) în tabel, punctul 9.11.1 se înlocuiește cu următorul text:

”

9.11.1. Uși, rampe, elevatoare, sisteme de coborâre a vehiculului, dacă sunt instalate în conformitate cu Regulamentul nr. 107 al CEE-ONU	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul (dispozitivele) de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale, după caz, sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X	X	X
		(i) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X	

”

(xxxib) în tabel, se adaugă următorul punct 9.13:

”

9.13. Sistem de alarmă și de stingere a incendiilor	Metodă	Motivele respingerii	Minoră	Majoră	Periculoasă
9.13.1. Sistem de alarmă (dacă este instalat, în conformitate cu legislația UE privind omologarea de tip)	Inspecție vizuală și funcțională (după caz) și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Nefuncțional, funcționare necorespunzătoare.		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică.		X	
		(c) Lipsă		X	
		(d) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X	
9.13.2. Sistem de stingere a incendiilor (dacă este instalat, în conformitate cu legislația UE privind omologarea de tip)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Lipsă, activat		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
		(c) Neconformitate cu cerințele <sup>1</sup>		X	
		(d) Vasul agentului de detectare, vasul gazului propulsor, vasul agentului de stingere sunt fără presiune sau goale.		X	
		(e) Perioada sau perioadele pentru inspecție și schimb ale vasului a(u) expirat.		X	

”  
;

(xxxii) în tabel, se adaugă următorul punct 10:

”

10. ADAS ȘI ALTE SISTEME DE SIGURANȚĂ						
<p>10.1 Asistență inteligentă pentru controlul vitezei (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip sau dacă este instalat)</p> <p>Descriere asistență inteligentă pentru controlul vitezei: sistem de ajutor pentru conducătorul auto în menținerea vitezei adecvate pentru mediul rutier prin furnizarea de feedback specific și adecvat, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și Regulamentul delegat (UE) 2021/1958 al Comisiei*****.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate sau senzori în mod evident nealiniați		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
<p>10.2 Tetieră activă (dacă este instalată) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: sistemul reduce riscul de traumatism cervical prin hiperextensie în cazul unei coliziuni posterioare prin schimbarea poziției tetierei în direcția capului.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	

		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X		X	
		(g) Sistem sau componente nefuncționale, după caz, sau funcționare neplauzibilă			X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord.	X		X	
		(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente			X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate			X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă			X	
		(d) Cablaj deteriorat			X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.			X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	
		(g) Sistem sau componente nefuncționale (de exemplu, învechite), după caz, sau funcționare neplauzibilă			X	
10.3 Capotă activă (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>  Descriere: prin ridicarea automată a capotei, sistemul asigură o zonă mai mare de siguranță în cazul unui accident care implică un pieton.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție					

		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
10.4 Funcția „auto hold” (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>  Descriere: sistemul menține vehiculul staționar în mod independent după oprire cu ajutorul frânei de serviciu și/sau a frânei de staționare și le eliberează automat la pornire.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
10.5 Sistem de frânare automată de urgență (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip sau dacă este instalat)  Descriere: sistemul începe frânarea în mod independent pentru a evita o coliziune cu un obstacol sau cu un alt participant la trafic	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate sau senzori în mod evident nealiniați		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	

sau pentru a reduce consecințele unui impact inevitabil.		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, componentele audio)		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
10.6 Sisteme de asistență pentru direcție (dacă sunt instalate)  Sistem de asistență pentru direcție Descriere: în funcție de situația de conducere, unghiul de bracare se schimbă automat, fără intervenția conducătorului auto. Relevant dacă intervenția asupra direcției are loc la o viteză mai mare de 15 km/h, de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 79 al CEE-ONU.  Sistem de asistență la schimbarea benzii de circulație Descriere: la schimbarea benzii de circulație, sistemul avertizează conducătorul auto cu privire la vehiculele de pe următoarea bandă de circulație și readuce vehiculul pe banda sa.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X

<p>Sistem de asistență la menținerea benzii de circulație</p> <p>Descriere: sistemul avertizează conducătorul auto atunci când vehiculul părăsește în mod neintenționat banda de circulație și readuce vehiculul pe banda sa, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/646 al Comisiei*.</p> <p>Sistem automatizat de menținere a benzii de circulație (ALKS)</p> <p>Descriere: un sistem care este activat de conducătorul auto și care menține vehiculul pe banda sa de circulație prin controlul deplasării laterale și longitudinale a vehiculului pe perioade îndelungate, fără a fi necesare alte comenzi ale conducătorului auto (de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 157 al CEE-ONU).</p>		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, componentele audio)		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
<p>10.7 Sistem pre-coliziune (dacă este instalat) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: într-o situație critică de conducere, vehiculul este pregătit pentru coliziune, astfel încât riscul de rănire a pasagerilor și/sau a altor participanți la trafic să fie redus.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
		Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.		X	
(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, geamurile electrice)		X			

		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	
10.8 Protecție (activă) în caz de răsturnare (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>  Descriere: în cazul unei răsturnări iminente, sunt extinse elemente de sprijin pentru a asigura spațiul de supraviețuire, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și cu Regulamentul nr. 21 al CEE-ONU.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
10.9 Asistență la pornire (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>  Descriere: asistență la pornire, de exemplu prin ridicarea punții liftabile sau prin aplicarea instantanee a presiunii de frânare	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		

sau prin eliberarea automată a frânei de staționare.		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		10.10 Sistem de dezactivare a dispozitivului de blocare a diferențialului (dacă este instalat) (X) <sup>2</sup>  Descriere: atunci când acest sistem este activat, dispozitivele de blocare a diferențialului sunt deblocate în funcție de anumiți parametri (de exemplu, alunecarea roții, unghiul de bracare, viteza).	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente	
(b) Sistem sau componente deteriorate		X			
(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X			
(d) Cablaj deteriorat		X			
(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X			
(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X		X	

		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		Direcția afectată			X
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
		Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X	
		Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X
10.11 Frână de direcție (dacă este instalată) (X) <sup>2</sup>	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
Descriere: în timpul virajelor, se aplică o frânare dozată pe una sau mai multe roți.		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
		Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X	
		Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		Direcția afectată			X
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
		Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.		X	
		Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.			X

<p>10.12 Sistem de stabilizare activă la ruliul (dacă este instalat) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: prin intermediul unor dispozitive de acționare adecvate, sistemul produce o mișcare de ruliul care contracarează mișcarea de ruliul a caroseriei vehiculului în funcție de situația de conducere în cauză.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță. Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului. Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
<p>10.13 Sistem de avertizare acustică al vehiculului (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)</p> <p>Descriere: la viteză redusă, sistemul generează un sunet extern specific pentru a avertiza, de exemplu, pietonii.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		

		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
10.14 Sistem de asistență pentru virare (sistem de detectare a unghiului mort) (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)  Descriere: un sistem de informare conducătorului auto cu privire la o posibilă coliziune cu un participant la trafic (de exemplu, cu o bicicletă) aflat pe partea pasagerului (de exemplu în conformitate cu Regulamentul nr. 151 al CEE-ONU).	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X	X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	

		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	
10.15 Sistem de avertizare la mersul înapoi (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)  Descriere: un sistem care atenționează conducătorul auto cu privire la prezența persoanelor și a obiectelor în partea din spate a vehiculului cu scopul principal de a evita coliziunile la mersul înapoi, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și Regulamentul nr. 158 al CEE-ONU.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
10.16 Sistem de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)  Descriere: un sistem care evaluează vigilența	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	
		(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		

<p>conducătorului auto prin analiza sistemelor vehiculului și avertizează conducătorul auto dacă este necesar, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și cu Regulamentul delegat (UE) 2021/1341 al Comisiei*****.</p>		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	X
<p>10.17 Sistem de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)</p> <p>Descriere: un sistem care ajută conducătorul auto să rămână atent la situația traficului și care îl avertizează în cazul în care îi este distrasă atenția, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și cu Regulamentul delegat (UE) 2023/2590 al Comisiei*****.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X		
		(d) Cablaj deteriorat		X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	

		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
<p>10.18 Dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele (dacă este obligatoriu în conformitate cu omologarea de tip)</p> <p>Descriere: un sistem al cărui scop constă exclusiv în înregistrarea și stocarea parametrilor critici legați de accident și a informațiilor cu puțin timp înainte de o coliziune, în timpul acesteia și imediat după aceasta, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144, Regulamentul delegat (UE) 2022/545 al Comisiei***** și Regulamentul nr. 160 al CEE-ONU.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, datele nu sunt accesibile)		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.	X		
<p>10.19 Sistem automat de conducere (dacă este instalat) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: sisteme care sunt capabile să îndeplinească în mod susținut întreaga sarcină de conducere dinamică a vehiculului complet automat, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și cu Regulamentul de punere în</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	

aplicare (UE) 2022/1426 al Comisiei*****		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, HMI)		X	
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
10.20 Sistem de monitorizare a disponibilității conducătorului auto (conducere automată) (dacă este instalat) (X) <sup>2</sup> Descriere: sistem care evaluează dacă un conducător auto este în măsură să preia funcția de conducere a unui vehicul autonom, dacă este necesar, în anumite situații, de exemplu în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144 și Regulamentul nr. 157 al CEE-ONU.	Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente		X	
		(b) Sistem sau componente deteriorate		X	
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă		X	
		(d) Cablaj deteriorat		X	
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă (de exemplu, HMI)		X	

		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X		X	
--	--	---	---	--	---	--

<p>10.21 Sistem automat de control adaptiv al vitezei de croazieră (dacă este instalat) (X)<sup>2</sup></p> <p>Descriere: sistemul menține viteza vehiculului, în funcție de viteza preferată și distanța față de vehiculul din față.</p>	<p>Inspecție vizuală, completată de utilizarea interfeței electronice, în cazul în care acest lucru este posibil datorită caracteristicilor tehnice ale vehiculului și în cazul în care datele necesare sunt puse la dispoziție</p>	(a) Lipsa sistemului sau a oricărei componente			X		
		(b) Sistem sau componente deteriorate			X		
		(c) Versiune sau integritate a software-ului incorectă			X		
		(d) Cablaj deteriorat			X		
		(e) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.			X		
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului. Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X			X	X
		(g) Sistem sau componente nefuncționale sau funcționare neplauzibilă			X		
		(h) Alte defecțiuni Nu afectează funcționarea în condiții de siguranță.  Afectează funcționarea în condiții de siguranță a vehiculului.  Reprezintă un pericol pentru sănătatea persoanelor aflate la bord sau a altor participanți la trafic.	X			X	X

---

”

\* Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/646 al Comisiei din 19 aprilie 2021 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de urgență de menținere a benzii de circulație (ELKS) ale acestora (JO L 133, 20.4.2021, p. 31, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2021/646/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj)).

\*\* Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

\*\*\* Regulamentul delegat (UE) 2017/79 al Comisiei din 12 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice detaliate și a procedurilor de încercare pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, precum și de completare și de modificare a Regulamentului (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește derogările și standardele aplicabile (JO L 12, 17.1.2017, p. 44, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2017/79/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj)).

\*\*\*\* Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

\*\*\*\*\* Regulamentul delegat (UE) 2021/1958 al Comisiei din 23 iunie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de asistență inteligentă pentru controlul vitezei și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate și de modificare a anexei II la regulamentul menționat (JO L 409, 17.11.2021, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1958/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj)).

\*\*\*\*\* Regulamentul delegat (UE) 2021/1341 al Comisiei din 23 aprilie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului lor și de modificare a anexei II la regulamentul menționat (JO L 292, 16.8.2021, p. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1341/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj)).

\*\*\*\*\* Regulamentul delegat (UE) 2023/2590 al Comisiei din 13 iulie 2023 de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a anumitor autovehicule în ceea ce privește sistemele de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto și de modificare a regulamentul menționat (JO L 2023/2590, 22.11.2023, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2023/2590/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj)).

\*\*\*\*\* Regulamentul delegat (UE) 2022/545 al Comisiei din 26 ianuarie 2022 de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate și de modificare a anexei II la regulamentul menționat (JO L 107, 6.4.2022, p. 18, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/545/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj)).

\*\*\*\*\* Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1426 al Comisiei din 5 august 2022 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a sistemului de conducere automatizată (ADS) al vehiculelor complet automate (JO L 221, 26.8.2022, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/1426/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj)).

5. Anexa III se modifică după cum urmează:

În capitolul II secțiunea 3, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

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

6. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) pe partea din față a formularului, punctul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„6. Categoria vehiculului<sup>(a)</sup>

- (a) N1 (până la 3,5 t)
- (b) N2 (3,5-12 t)
- (c) N3 (peste 12 t)
- (d) O3 (3,5-10 t)
- (e) O4 (peste 10 t)
- (f) M2 [peste 9 locuri (b), până la 5 t]
- (g) M3 [peste 9 locuri (b), peste 5 t]
- (h) T1b
- (i) T2b
- (j) T3b

(k) T4.1b □

(l) T4.2b □

- (m) T4.3b □
- (n) Alte categorii de vehicule:  
(vă rugăm să precizați).”;
- (b) punctul 10 se modifică după cum urmează:
  - (i) punctul 10 se înlocuiește cu următorul text:  
„10. ADAS și alte sisteme de siguranță<sup>(f)</sup>”;
  - (ii) se adaugă următorul punct 11:  
11. Arimarea încărcăturii<sup>(f)</sup>”;
- (c) versoul formularului se modifică după cum urmează:
  - (i) se introduce următorul punct 4.14:
    - „4.14. Sisteme de înaltă tensiune
    - 4.14.1 Siguranță electrică
    - 4.14.2 Capacul bateriei de tracțiune
    - 4.14.3 Bateria de tracțiune
    - 4.14.4 Instalație electrică de înaltă tensiune

4.14.5 Echipamente electrice și electronice de înaltă tensiune

4.14.6 Rezistența de izolație

4.14.7 Sistem antidemaraj”;

(ii) punctele 8.2.1.-8.2.2.2. se înlocuiesc cu următorul text:

„8.2.1 Echipament de control al emisiilor de evacuare

8.2.2 Măsurarea emisiilor de evacuare – motoare cu aprindere prin scânteie

8.2.2.1 Măsurarea numărului de particule

8.2.2.2 Emisii de gaze

8.2.2.3 Măsurarea NO<sub>x</sub>

8.2.3 Măsurarea emisiilor de evacuare – motoare cu aprindere prin compresie

8.2.3.1 Măsurarea numărului de particule

8.2.3.2 Opacitate

8.2.3.3 Măsurarea NO<sub>x</sub>”;

(iii) se adaugă următorul punct 10:

„10. ADAS și alte sisteme de siguranță în conformitate cu anexa II la Directiva 2014/47/UE”.

7. Anexa V se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA V

#### FORMULAR STANDARD PENTRU RAPORTAREA CĂTRE COMISIE

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

Fiecare stat membru întocmește următoarele două tabele:

- (a) un tabel sintetic pe an;
- (b) pentru fiecare țară de înmatriculare a vehiculelor controlate în cadrul unui control mai detaliat, un tabel separat cu informații despre deficiențele verificate și identificate pentru fiecare categorie de vehicule.

Tabel sintetic  
al tuturor controalelor (inițiale și mai detaliate)

Statul membru raportor:		Perioada de raportare		anul [X]																
Categoria vehiculului:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b		Alte categorii (opțional)		Total	
Țara de înmatriculare	Numărul vehiculelor controlate (1)	Numărul vehiculelor neconforme (2)	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme
Belgia																				
Bulgaria																				
Republica Cehă																				
Danemarca																				
Germania																				
Estonia																				
Irlanda																				
Grecia																				
Spania																				
Franța																				
Croația																				
Italia																				
Cipru																				
Letonia																				
Lituania																				

Categoria vehiculului:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b		Alte categorii (opțional)		Total	
	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme
Luxemburg																				
Ungaria																				
Malta																				
Țările de Jos																				
Austria																				
Polonia																				
Portugalia																				
România																				
Slovenia																				
Slovacia																				
Finlanda																				
Suedia																				
Albania																				
Andorra																				
Armenia																				
Azerbaidjan																				

Categoria vehiculului:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b		Alte categorii (opțional)		Total	
	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme
Belarus																				
Bosnia și Herțegovina																				
Georgia																				
Kazahstan																				
Liechtenstein																				
Monaco																				
Muntenegru																				
Macedonia de Nord																				
Norvegia																				
Republica Moldova																				
Federația Rusă																				
San Marino																				
Serbia																				
Elveția																				
Tadjikistan																				
Turcia																				
Turkmenistan																				

Categoria vehiculului:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b		Alte categorii (opțional)		Total		
	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	
Ucraina																					
Regatul Unit																					
Uzbekistan																					
Alte țări terțe (vă rugăm să precizați)																					

(1) Numărul total al vehiculelor controlate (la controale inițiale și mai detaliate), inclusiv al celor fără deficiențe, precum și al celor cu deficiențe minore, majore sau periculoase

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

Rezultatele controalelor mai detaliate

Statul membru raportor:

Numele statului membru raportor

Țara de înmatriculare:

PERIOADA:

anul [X]

Numele țării de înmatriculare a vehiculului

Categorია vehiculului:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b		Alte categorii (opțional)		Total	
	Numărul vehiculelor controlate (1)	Numărul vehiculelor neconforme (2)	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme

Detalierea defecțiunii

	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform
(0) Identificare																				
(1) Sistem de frânare																				
(2) Direcție																				
(3) Vizibilitate																				
(4) Echipamentul de iluminat și sistemul electric																				
(5) Punți, jante, anvelope, suspensie																				
(6) Șasiu și accesorii șasiu																				

Categoria vehiculului:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b		Alte categorii (opțional)		Total	
	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme
	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform
(7) Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitive limitatoare de viteză																				
(8) Elemente poluante inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei																				
(9) Teste suplimentare pentru M <sub>2</sub> /M <sub>3</sub>																				
(10) Sisteme electronice de siguranță																				
(11) Arimarea încărcăturii																				
Numărul total al neconformităților																				

(1) Numărul total al vehiculelor controlate (la controale inițiale și mai detaliate), inclusiv al celor fără deficiențe, precum și al celor cu deficiențe minore, majore sau periculoase

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