



**CONSILIUL
UNIUNII EUROPENE**

**Bruxelles, 18 ianuarie 2013 (23.01)
(OR. en)**

5018/13

**Dosar interinstituțional:
2012/0184 (COD)**

**TRANS 1
CODEC 3**

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă: Secretariatul General

Destinatar: Delegațiile

Nr. doc. ant.: 17720/12 TRANS 464 CODEC 3038 + ADD 1

Nr. prop. Csie: 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954

Subiect: Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind
inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a
Directivei 2009/40/CE (prima lectură)
- *Abordare generală*

Cu ocazia reuniunii sale din 20 decembrie 2012, Consiliul Transporturi, Telecomunicații și Energie a ajuns la o abordare generală privind propunerea menționată anterior, astfel cum figurează în anexa I.

CAPITOLUL I
OBIECT, DEFINIȚII ȘI DOMENIU DE APLICARE

Articolul 1

Obiect

Prezenta directivă instituie cerințele minime privind sistemul de inspecții tehnice periodice ale vehiculelor care circulă pe drumurile publice.

Articolul 2

Domeniu de aplicare¹

- (1) Prezenta directivă se aplică vehiculelor care au o viteză prin construcție care depășește 25 km/h și fac parte din categoriile de mai jos, după cum se precizează în Directiva 2007/46/CE și în Directiva 2003/37/CE:
- autovehicule cu cel puțin patru roți, concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor acestora, care au, în afara scaunului conducătorului auto, cel mult opt locuri pe scaune – categoria M1;
 - autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au, în afara scaunului conducătorului auto, mai mult de opt locuri pe scaune – categoriile M2 și M3;

¹ Următorul text va fi adăugat sub formă de considerent: „Inspecțiile efectuate pe parcursul duratei de viață a unui vehicul ar trebui să fie relativ simple, rapide și necostisitoare.”

- autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul rutier de mărfuri cu o masă maximă care nu depășește 3,5 t – categoria N1;
- autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul rutier de mărfuri cu o masă maximă care depășește 3,5 t – categoriile N2 și N3;
- [...]
- remorci concepute și construite pentru transportul rutier de mărfuri sau de persoane, precum și pentru cazarea de persoane, cu o masă maximă care depășește 3,5 t – categoriile O3 și O4;
- [...]
- tractoare cu roți din categoria T5 care circulă în principal pe drumurile publice cu viteză maximă prin construcție mai mare de 40 km/h.

(2) Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentei directive următoarele vehicule înmatriculate pe teritoriul lor:

- vehiculele care sunt exploatate sau care circulă în condiții excepționale și vehiculele care nu circulă niciodată sau aproape niciodată pe drumurile publice, precum vehiculele de epocă sau vehiculele de competiție,
- vehiculele utilizate de forțele armate, forțele de ordine, serviciile de pompieri, serviciile de protecție civilă, serviciile de urgență sau de echipele de salvare;

- vehiculele cu imunitate diplomatică;
 - vehiculele utilizate în scopuri agricole, horticole, silvicole, zootehnice sau piscicole care sunt exploatate numai pe teritoriul statului membru respectiv;
 - vehiculele specializate care transportă echipamente de circ sau divertisment, cu viteza maximă prin construcție care nu depășește 40 km/h și care sunt exploatate numai pe teritoriul statului membru respectiv;
 - vehiculele utilizate exclusiv pe insule mici sau în zone cu densitate redusă a populației².
- (3) Statele membre pot introduce cerințe naționale privind inspecțiile tehnice auto pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor care nu fac obiectul prezentei directive sau pentru vehiculele enumerate la alineatul (2).

Articolul 3

Definiții

Următoarele definiții se aplică exclusiv în sensul prezentei directive:

1. „vehicul” înseamnă orice autovehicul care nu circulă pe șine sau remorca sa;
2. „autovehicul” înseamnă orice vehicul motorizat cu roți care se deplasează prin propriile mijloace, cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;

² Următorul text va fi adăugat sub formă de considerent: „Vehiculele care circulă exclusiv pe teritoriile îndepărtate ale statelor membre, în principal pe insulele mici cu o populație mai mică de 5 000 de locuitori sau în zone cu densitate a populației redusă în care densitatea populației este situată sub valoarea de cinci locuitori pe kilometrul pătrat, sunt utilizate în condiții care pot necesita un regim special de inspecție tehnică auto. Prin urmare, statele membre ar trebui să fie abilitate să excepteze aceste vehicule de la aplicarea prezentei directive.”

3. „remorcă” înseamnă orice vehicul cu roți și fără autopropulsie, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;
4. „semiremorcă” înseamnă orice remorcă concepută pentru a fi atașată unui autovehicul astfel încât o parte a sa să se sprijine pe autovehicul și o parte substanțială din masa ei și masa încărcăturii sale să fie suportate de autovehicul;
5. [...]
6. „vehicul înmatriculat într-un stat membru” înseamnă un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru;
7. „vehicul de epocă” înseamnă orice vehicul care este considerat ca atare de statul membru de înmatriculare sau de unul dintre organismele sale de autorizare desemnate și care îndeplinește toate condițiile de mai jos:
 - a fost fabricat sau înmatriculat pentru prima dată în urmă cu minimum 30 de ani,
 - modelul său specific nu se mai fabrică,
 - se află în starea sa inițială și nu a suferit nicio modificare substanțială a caracteristicilor tehnice ale componentelor sale principale, precum motorul, frânele, direcția, suspensiile sau caroseria;
8. „deținător al certificatului de înmatriculare” înseamnă persoana juridică sau fizică pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;
9. „inspecție tehnică auto” înseamnă o inspecție prin care se asigură că un vehicul poate circula pe drumurile publice în condiții de siguranță și respectă caracteristicile obligatorii de mediu;

10. „omologare” înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un vehicul respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante menționate în Directiva 2003/37/CE și în Directiva 2007/46/CE;
11. „deficiențe” se referă la defecțiuni tehnice și alte neconformități constatate în timpul unei inspecții tehnice auto;
12. „certificat de inspecție tehnică auto” înseamnă un raport al inspecției tehnice auto eliberat de autoritatea competentă sau de un centru de inspecție, care conține rezultatul inspecției tehnice auto;
13. „inspector” înseamnă o persoană autorizată de un stat membru sau de autoritatea competentă a acestuia să efectueze inspecții tehnice auto într-un centru de inspecție sau, după caz, în numele unei autorități competente;
14. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate sau un organism public abilitat de statul membru și responsabil cu administrarea sistemului de inspecție tehnică auto, inclusiv, dacă este cazul, de efectuarea inspecțiilor tehnice auto;
15. „centru de inspecție” înseamnă organisme sau entități publice sau private³, autorizate de un stat membru să efectueze inspecții tehnice auto;
16. „organism de supraveghere” înseamnă un organism sau organisme înființate de un stat membru, responsabil(e) cu supravegherea centrelor de inspecție. Organismul sau organismele de supraveghere pot face parte din autoritatea sau autoritățile competente.
- 16a. „insulă mică” înseamnă o insulă cu mai puțin de 5 000 de locuitori și nelegată de alte părți ale teritoriului prin poduri rutiere sau tuneluri rutiere⁴;

³ Se va include un considerent pentru a trata chestiunea punctului de contact național.

⁴ Conceptul de „insulă mică” este înțeles astfel cum reiese din „Liniile directoare privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013” (JO C 54, 4.3.2006, p. 13).

16aa. „zonă cu densitate redusă a populației” înseamnă o zonă prestabilită în care densitatea populației este situată sub valoarea de cinci locuitori pe kilometrul pătrat;⁵

16aaa. „drum public” înseamnă un drum de utilitate publică generală, precum drumurile locale, regionale sau naționale, șoselele, drumurile expres sau autostrăzile;

⁵ Conceptul de „regiune cu densitate redusă a populației” este înțeles astfel cum reiese din articolul 13 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind durata de conducere și de repaus.

CAPITOLUL II

OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 4

Responsabilități

- (1) Fiecare stat membru se asigură că vehiculele înmatriculate pe teritoriul său sunt inspectate periodic, conform prezentei directive, în centre de inspecție autorizate de statul membru de înmatriculare a vehiculelor respective.
- (2) Inspecțiile tehnice auto se efectuează de către statul membru sau de către un organism public abilitat de stat în acest sens sau de către organisme sau instituții desemnate și supervizate de către stat, inclusiv organisme private autorizate⁶.
- (3) Comisia adoptă, în conformitate cu principiile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 privind accesul la informații, înainte de data aplicării prezentei directive, informațiile tehnice necesare pentru inspecția tehnică auto, după cum se stabilește în anexa II punctul 3, care trebuie furnizate de producători la un preț rezonabil, precum și normele detaliate privind procedurile de acces la informațiile tehnice relevante. Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).
- (4) [...] ⁷

⁶ Se va introduce următorul considerent (10a): „La autorizarea centrelor de inspecție de pe teritoriul lor, statele membre ar trebui să țină seama de faptul că Directiva 2006/123/CE privind serviciile în cadrul pieței interne exclude din domeniul său de aplicare unele servicii de interes economic general din domeniul transportului.”

⁷ Următorul text va fi adăugat sub formă de considerent: „Deținătorul certificatului de înmatriculare și, după caz, operatorul vehiculului ar trebui să fie responsabili de menținerea vehiculului într-o stare care să garanteze capacitatea de circulație pe drumurile publice.”

CAPITOLUL III

CERINȚE PRIVIND INSPECȚIILE TEHNICE AUTO

Articolul 5

Data și frecvența inspecțiilor

- (1) Vehiculele trebuie supuse inspecției tehnice cel puțin la intervalele de mai jos:
 - a) [...]
 - b) vehiculele din categoriile M1 și N1: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată și ulterior o dată la doi ani;
 - c) vehiculele din categoria M1 utilizate ca taxi sau ambulanțe, vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3, O3 și O4: la un an de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată și ulterior anual;
 - (d) vehicule din categoria T5 care circulă în principal pe drumurile publice: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată și ulterior o dată la doi ani;
- (2) [...]
- (3) Statul membru sau autoritatea competentă poate stabili perioada pe parcursul căreia trebuie efectuată inspecția tehnică auto, respectând intervalele definite la alineatul (1).
- (4) Indiferent de data ultimei inspecții tehnice auto, statul membru sau autoritatea competentă poate solicita ca un vehicul să fie supus unei inspecții tehnice auto înainte de data menționată la alineatele (1) și (2), în următoarele cazuri:
 - după un accident care a afectat principalele componente de siguranță a vehiculului, precum roțile, suspensiile, zonele de deformare, direcția, sistemele de airbaguri sau frânele;

- atunci când sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate;
- atunci când titularul certificatului de înmatriculare al vehiculului s-a schimbat;
- atunci când un vehicul din categoria M1 sau N1 depășește un kilometraj de 160 000 km;
- în cazurile în care siguranța rutieră este grav afectată.

Articolul 6

Conținutul inspecției și metodele aplicate

- (1) Statele membre se asigură că inspecțiile tehnice auto acoperă cel puțin aspectele menționate în anexa II la punctul 2.
- (2) Pentru fiecare domeniu menționat la alineatul (1), autoritățile competente din statele membre sau centrele de inspecție efectuează o inspecție tehnică auto care vizează cel puțin elementele și utilizează metoda recomandată aplicabilă inspecțării acelor elemente, după cum se precizează în anexa II la punctul 3. Inspecția mai poate include, de asemenea, o verificare a faptului că piesele și componentele unui vehicul respectă caracteristicile de siguranță și de mediu obligatorii care erau în vigoare la momentul omologării, sau, dacă este cazul, la momentul postechipării.

Articolul 7

Evaluarea deficiențelor

- (1) Pentru fiecare element supus inspecției, în anexa II figurează o listă minimă a posibilelor deficiențe și a gradului de gravitate asociat.
- (2) Deficiențele identificate pe parcursul inspecțiilor periodice ale vehiculelor se clasifică în una din următoarele categorii:

- deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau un impact asupra mediului și alte neconformități minore;
 - deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului sau să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic sau să aibă impact asupra mediului și alte neconformități mai importante;
 - deficiențe periculoase, care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau care au un impact asupra mediului, și care pot justifica interdicția din partea statului membru sau a autorităților sale competente ca vehiculul să circule pe drumurile publice.
- (3) Un vehicul care prezintă deficiențe încadrabile la mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele prezentate la alineatul (2) trebuie clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe în cadrul aceluiași elemente inspectate, astfel cum sunt definite în aspectele verificate de la anexa II, poate fi clasificat în categoria următoare de gravitate dacă se poate demonstra că efectul combinat al acestor deficiențe poate genera un risc mai mare la adresa siguranței traficului rutier.

Articolul 8

Certificatul de inspecție tehnică auto

- (1) Statele membre se asigură că centrele de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă care a efectuat inspecția tehnică auto la un vehicul eliberează un certificat de inspecție tehnică auto pentru acel vehicul, conținând cel puțin elementele prevăzute în anexa IV.
- (2) Statele membre se asigură că centrele de inspecție sau, dacă este cazul, autoritățile competente pun certificatul de inspecție tehnică auto la dispoziția persoanei care prezintă vehiculul la inspecție sau, în cazul certificatelor de inspecție tehnică auto electronice, o copie certificată a acestui certificat, în format imprimat.

- (2a) Fără a se aduce atingere articolului 5, în cazul reînmatriculării unui vehicul provenind din alt stat membru, statul membru recunoaște certificatul de inspecție tehnică auto eliberat de orice alt stat membru, ca și cum ar fi eliberat el însuși certificatul de inspecție tehnică auto, cu condiția ca acesta să fie valid în intervalul de frecvență a inspecțiilor prevăzut de statul membru de reînmatriculare⁸. În caz de dubiu, statele membre pot verifica certificatul de inspecție tehnică auto înainte de recunoașterea acestuia.
- Statele membre comunică Comisiei o descriere a certificatului de inspecție tehnică auto înainte de data aplicării prezentei directive. Comisia informează comitetul menționat la articolul 16.
- (3) Începând cu data aplicării prezentei directive și cel mai târziu la trei ani de la această dată, centrele de inspecție comunică electronic autorității competente dintr-un stat membru informațiile menționate în certificatele de inspecție tehnică auto pe care le eliberează. Această comunicare trebuie să aibă loc într-un termen rezonabil de la eliberarea certificatelor de inspecție tehnică auto. Până la această dată, centrele de inspecție pot comunica autorității competente aceste informații prin orice alt mijloc. Statele membre stabilesc perioada pe parcursul căreia autoritatea competentă este obligată să păstreze aceste informații. Această perioadă nu este mai scurtă de 36 de luni, fără a aduce atingere sistemelor fiscale naționale ale statelor membre.
- (4) Statele membre se asigură că, în scopul verificării odometrului, în cazul în care acesta a fost montat în mod normal, informațiile de la inspecția tehnică auto anterioară se pun la dispoziția inspectorilor imediat ce devin disponibile în format electronic. Manipularea odometrului pentru a reduce kilometrajul sau pentru a reprezenta în mod greșit kilometrajul unui vehicul, în cazul în care este demonstrată, este pasibilă de penalități eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.
- (5) Statele membre se asigură că rezultatele inspecției tehnice auto se notifică autorității de înmatriculare a autovehiculului. Notificarea conține informațiile menționate în certificatul de inspecție tehnică auto.

⁸ Următorul text va fi adăugat sub formă de considerent: „Dreptul statului membru de a supune respectivul vehicul procedurii de identificare a vehiculelor nu este afectat de prezenta directivă.”

Articolul 9

Urmărirea deficiențelor

- (1) În cazul în care există doar deficiențe minore, testul se consideră trecut cu succes, deficiențele sunt remediate și vehiculul nu mai este supus din nou inspecției.
- (2) În cazul unor deficiențe majore, testul se consideră că nu a fost trecut. Statul membru sau autoritatea competentă decide asupra intervalului de timp în care un astfel de vehicul poate circula înainte de reefectuarea unei alte inspecții tehnice auto.
- (3) În cazul unor deficiențe periculoase, testul se consideră că nu a fost trecut. Statul membru sau autoritatea competentă poate decide că un astfel de vehicul nu poate circula pe drumurile publice și că autorizarea de circulație în traficul rutier se suspendă pe o perioadă limitată de timp, fără a se impune un nou proces de înmatriculare,⁹ până la remedierea deficiențelor și la emiterea unui nou certificat de inspecție tehnică auto în care se atestă capacitatea vehiculului de a circula pe drumurile publice.

Articolul 10

Dovada inspecției

- (1) Centrul de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă a statului membru care a efectuat o inspecție tehnică auto la un vehicul înmatriculat pe teritoriul său emite o dovadă, precum un autocolant, un certificat sau orice alt tip de informații ușor accesibile, fiecărui vehicul care a trecut cu succes o atare inspecție. Dovada trebuie să indice data până la care trebuie să se efectueze următoarea inspecție tehnică auto.

Statele membre comunică Comisiei o descriere a dovezii înainte de data aplicării prezentei directive. Comisia informează comitetul menționat la articolul 16.

- (2) În scopul liberei circulații, fiecare stat membru recunoaște dovada emisă în conformitate cu alineatul (1).

⁹ JO L XXX, XX.XX.XXXX, p. XX.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE

Articolul 11

Echipamentele și infrastructura de inspecție

- (1) Statele membre se asigură că echipamentele și infrastructura de inspecție utilizate la inspecțiile tehnice auto respectă cerințele tehnice minime stabilite în anexa V.
- (2) Statele membre se asigură că centrele de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă păstrează echipamentele și infrastructura de inspecție în conformitate cu specificațiile producătorului echipamentelor.
- (3) Echipamentele de măsurare se calibrează periodic în conformitate cu dispozițiile de la anexa V și sunt verificate în conformitate cu specificațiile furnizate de statul membru sau de producătorul echipamentelor.

Articolul 11a

Centrele de inspecție

- (1) Centrele de inspecție în care inspectorii realizează inspecțiile tehnice auto sunt autorizate de statul membru sau de autoritatea sa competentă.
- (2) Pentru a satisface cerințele minime de management al calității, centrele de inspecție respectă cerințele statului membru de autorizare. Centrele de inspecție¹⁰ asigură obiectivitatea și nivelul înalt de calitate ale inspecției.

¹⁰ Considerentul 10 urmează să se modifice după cum urmează: „Inspecția tehnică auto este o activitate suverană și, ca atare, ar trebui realizată de statele membre sau de organisme publice sau private abilitate, sub supravegherea statelor membre. Statele membre ar trebui să rămână responsabile de inspecția tehnică auto în orice situație, chiar și atunci când sistemul național permite autorizarea organismelor private, inclusiv a celor implicate și în activitățile de reparație a vehiculelor.”

Articolul 12

Inspectori

- (1) Statele membre se asigură că inspecțiile tehnice auto se efectuează de către inspectori care îndeplinesc cerințele minime de competență și formare stabilite în anexa VI.
- (2) Autoritățile competente sau, după caz, centrele de formare omologate eliberează un certificat inspectorilor care îndeplinesc cerințele minime de competență și de formare. Acest certificat conține cel puțin informațiile menționate în anexa VI la punctul 3.
- (3) Inspectorii care sunt angajați sau autorizați de autoritățile competente ale statelor membre sau de un centru de inspecție la data aplicării prezentei directive sunt exceptați de la cerințele prevăzute în anexa VI la punctul 1.
- (4) La efectuarea unei inspecții tehnice auto, inspectorii nu trebuie să se afle în niciun conflict de interese¹¹.
- (5) Persoana care prezintă vehiculul la inspecție este informată cu privire la deficiențele ce trebuie remediate.
- (6) Rezultatele inspecției tehnice auto pot fi modificate, în caz de necesitate, numai de organismul de supraveghere sau în conformitate cu procedura instituită de autoritatea competentă, dacă se constată că acestea sunt flagrant incorecte.

¹¹ Va fi introdus un considerent prin care se va clarifica conceptul de conflict de interese.

Supravegherea centrelor de inspecție

- (0) Statele membre se asigură că centrele de inspecție sunt supravegheate¹².
- (1) Organismul de supraveghere efectuează cel puțin sarcinile prevăzute în anexa VII la punctul 1 și îndeplinește cerințele prevăzute la punctele 2 și 3 din aceeași anexă.

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

- (2) Centrele de inspecție operate direct de o autoritate competentă sunt exceptate de la cerințele referitoare la autorizare și supraveghere în cazurile în care organismul de supraveghere face parte din autoritatea competentă.
- (3) Cerințele menționate la alineatele (0)-(2) pot fi considerate ca fiind îndeplinite de statele membre care solicită acreditarea centrelor de inspecție în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor¹³.

¹² Următorul text va fi adăugat sub formă de considerent: „Statele membre ar trebui să fie abilitate să autorizeze centre de inspecție care nu sunt situate pe teritoriul lor pentru a efectua inspecții tehnice auto la vehicule înmatriculate pe teritoriul lor, dacă respectivele centre de inspecție au fost deja autorizate de statul membru în care se află să efectueze inspecții ale vehiculelor străine.”

¹³ Următorul text va fi adăugat sub formă de considerent: „Acreditarea centrelor de inspecție în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor nu poate constitui o obligație pentru statele membre.”

CAPITOLUL V

COOPERAREA ȘI SCHIMBUL DE INFORMAȚII

Articolul 14

Cooperarea administrativă dintre statele membre

- (1) Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte state membre și cu Comisia, în ceea ce privește aplicarea prezentei directive.
- (2) Statele membre transmit Comisiei numele și datele de contact ale punctului lor național de contact cel târziu la *[un an de la intrarea în vigoare a prezentei directive]* și o informează de îndată cu privire la orice modificare apărută. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact naționale la zi și o transmite statelor membre.

Articolul 15

Platforma electronică de informații privind vehiculele

Comisia examinează fezabilitatea, costurile și beneficiile instituirii unei platforme electronice de informații privind vehiculele folosind soluțiile IT existente care au fost deja implementate în domeniul schimburilor internaționale de date, în vederea minimizării costurilor și a evitării duplicărilor. Comisia analizează modul optim în care să realizeze legături între sistemele naționale existente, prin intermediul cărora să se facă schimb de informații privind datele legate de inspecția tehnică auto și valorile odometrului între autoritățile competente ale statelor membre responsabile cu inspecția, înmatricularea și omologarea vehiculelor, centrele de inspecție și constructorii de vehicule.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII PRIVIND COMPETENȚELE DE EXECUTARE ȘI COMPETENȚELE DELEGATE

Articolul 16

Comitetul de inspecție tehnică auto

- (1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul reprezintă un comitet în sensul definiției din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 17

Acte delegate

Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 18, cu scopul de:

- a actualiza exclusiv desemnarea categoriilor de vehicule de la articolul 2 alineatul (1) și articolul 5 alineatele (1) și (2), după caz, în condițiile în care sunt aduse modificări categoriilor de vehicule, generate de modificarea legislației privind omologarea menționate la articolul 2 alineatul (1), fără a aduce atingere aspectelor verificate și frecvențelor de inspecție.
- [...]

Exercitarea delegării

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile stabilite la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 17 este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la *[data intrării în vigoare a prezentei directive]*. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit pentru perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune unei astfel de prelungiri cel târziu cu trei luni înainte de sfârșitul fiecărei perioade.
- (3) Delegarea competenței menționate la articolul 17 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței menționate în respectiva decizie. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară, specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.
- (4) Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia notifică simultan Parlamentului European și Consiliului acest lucru.
- (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 17 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la data notificării acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Raportarea

În termen de *[cinci ani de la data publicării prezentei directive]*, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive și efectele acesteia, în special în ceea ce privește eficacitatea dispozițiilor referitoare la domeniul de aplicare, la frecvența inspecțiilor, la recunoașterea reciprocă a certificatelor de inspecție tehnică auto și la rezultatele examinării fezabilității introducerii unei platforme electronice de informații privind vehiculele, astfel cum se menționează la articolul 15. Raportul include și o analiză a necesității actualizării anexelor, în special în funcție de progresele și practicile din domeniul tehnic. Raportul este prezentat în urma consultării comitetului menționat la articolul 16. Raportul este însoțit, după caz, de propuneri legislative.

CAPITOLUL VII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 19

Penalități

- (1) Statele membre stabilesc regimul penalităților care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentei directive și iau toate măsurile necesare asigurării punerii în aplicare a acestora. Aceste penalități trebuie să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.
- (2) [...].
- (3) Statele membre notifică dispozițiile în cauză Comisiei în termen de cel mult *[(trei ani) de la data aplicării prezentei directive]* și notifică fără întârziere Comisiei orice modificare ulterioară a acestora.

Articolul 20

Dispoziții tranzitorii

- (1) Statele membre pot autoriza utilizarea infrastructurii și echipamentelor de inspecție menționate la articolul 11 care nu respectă cerințele minime stabilite în anexa V pentru efectuarea inspecțiilor tehnice auto pentru o perioadă de maximum *[cinci]* ani de la data aplicării prezentei directive.
- (2) Statele membre aplică cerințele stabilite în anexele VI și VII începând cel târziu în al *[cincilea]* an de la data aplicării prezentei directive.

Articolul 21

Abrogarea

Directiva 2009/40/CE se abrogă cu începere de la *[data aplicării prezentei directive]*.

Articolul 22¹⁴

Transpunerea

- (1) Statele membre adoptă și publică, în termen de *[36 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive]*, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Statele membre aplică actele respective începând cu *[48 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive]*.

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

- (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern adoptate în domeniul reglementat de prezenta directivă.

¹⁴ Următorul text va fi adăugat sub formă de considerent privind tabelele de corespondență: „Conform Declarației politice comune din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative, statele membre s-au angajat să însoțească notificarea măsurilor lor de transpunere, în cazuri justificate, cu unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, organul legislativ consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.”

Articolul 22a

Intrarea în vigoare

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

Articolul 22b

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*

ANEXĂ
la
propunerea de
DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a
Directivei 2009/40/CE

ANEXA I

[...]

ANEXA II

CERINȚE MINIME PRIVIND CONȚINUTUL INSPECȚIEI ȘI METODELE DE
APLICARE RECOMANDATE

1. GENERALITĂȚI

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

Inspecția tehnică auto trebuie să acopere cel puțin elementele menționate la punctul 3 de mai jos, cu condiția ca ele să aibă legătură cu echipamentele vehiculului controlat în statul membru respectiv. Inspecția tehnică auto poate cuprinde de asemenea o verificare a pieselor și a componentelor respective ale vehiculului pentru a se constata dacă acestea corespund caracteristicilor de siguranță și de mediu obligatorii care erau în vigoare la momentul omologării sau, dacă este cazul, la momentul postechipării.

Inspecțiile tehnice auto trebuie să se desfășoare cu ajutorul tehnicilor și echipamentelor disponibile în prezent și fără a se folosi unelte pentru a demonta sau îndepărta diferite părți ale vehiculului.

În cazul în care, prin construcție, vehiculul nu permite aplicarea metodelor de inspecție prevăzute în prezenta anexă, inspecția se desfășoară în conformitate cu metodele de inspecție recomandate acceptate de autoritățile competente.

Toate elementele enumerate trebuie considerate obligatorii la inspecția tehnică auto periodică a vehiculelor, cu excepția celor marcate cu (X), care fac referire la starea vehiculului și la caracterul apt al utilizării acestuia în trafic, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție periodică.

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

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

2. ASPECTE VERIFICATE

Inspecția vizează cel puțin următoarele elemente:

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

3. CONȚINUTUL INSPECȚIEI ȘI METODELE APLICATE, EVALUAREA DIFICIENȚELOR VEHICULELOR

Inspecția tehnică acoperă cel puțin elementele și utilizează standardele minime și metodele recomandate enumerate în tabelul de mai jos:
Pentru sistemele și componentele unui vehicul, supuse inspecției, evaluarea deficiențelor se desfășoară în conformitate cu criteriile stabilite în tabel, de la caz la caz.

Deficiențele neenumerate în prezenta anexa se evaluează în conformitate cu riscurile pentru siguranța rutieră.

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI					
0.1. Plăcuțele cu numărul de înmatriculare (dacă sunt prevăzute în cerințe(1))	Inspecție vizuală	(a) Plăcuță (plăcuțe) de înmatriculare lipsă sau atât de nesigur fixată (fixate) încât există riscul să cadă.		X	
		(b) Număr lipsă sau ilizibil.		X	
		(c) Neconform cu documentele sau certificatele vehiculului.		X	
0.2. Numărul de șasiu/numărul de serie al vehiculului	Inspecție vizuală	(a) Lipsă sau de negăsit.		X	
		(b) Incomplet, ilizibil, evident falsificat sau nu corespunde cu documentele vehiculului.		X	
		(c) Documente ilizibile ale vehiculului sau inexactități materiale.	X		

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1. DISPOZITIV DE FRÂNARE					
1.1. Starea mecanică și funcționare					
1.1.1. Pivotul pedalei frânei de serviciu/axul pârghiei manuale	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare. <i>Notă:</i> Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Pivot prea strâns.		X	
		(b) Uzură sau joc excesiv.		X	
1.1.2. Starea pedalei/pârghiei manuale și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare. <i>Notă:</i> Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă.		X	
		(b) Degajare incorectă a comenzii de frână. Funcționalitatea este afectată.	X		X
		(c) Stratul antiderapant de pe pedala de frână lipsă, prost fixat sau tocit.		X	

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

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.6. Activator frână de staționare, pârghie de comandă, clichet de frână de staționare, frână de staționare electronică	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Blocare incorectă a clichetului de frână de staționare.		X	
		(b) Uzură a axului levierului sau a mecanismului cu clichet. Uzură excesivă.	X	X	
		(c) Cursă prea mare a pârghiei, indicând un reglaj incorect.		X	
		(d) Activator lipsă, deteriorat sau nefuncțional.		X	
		(e) Funcționare incorectă, avertizorul indică o funcționare defectuoasă.		X	
1.1.7. Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, reglatoare de presiune)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Supapă deteriorată sau pierderi de aer excesive. Funcționalitatea este afectată.		X	X
		(b) Pierdere excesivă de ulei din compresor.	X		
		(c) Supapă nesigură sau montată necorespunzător.		X	
		(d) Pierdere sau scurgere de lichid de frână. Funcționalitatea este afectată.		X	X

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)	Deconectarea și reconectarea elementelor de cuplare ale sistemului de frână dintre vehiculul tractor și remorcă.	(a) Ventil de închidere defect sau supapă cu etanșare automată defectă. Funcționalitatea este afectată.	X	X	
		(b) Ventil de închidere sau supapă nesigură sau montată necorespunzător. Funcționalitatea este afectată.	X	X	
		(c) Scurgere excesivă. Funcționalitatea este afectată.		X	X
		(d) Funcționare defectuoasă. Acționarea frânei este afectată.		X	X
1.1.9. Acumulator, rezervor de presiune	Inspecție vizuală.	(a) Rezervor ușor deteriorat sau ușor corodat Rezervor foarte deteriorat. Corodat sau neetanș.	X	X	
		(b) Nefuncționarea dispozitivului de purjare. Nefuncționarea dispozitivului de purjare.	X	X	
		(c) Rezervor nesigur sau montat necorespunzător.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (sisteme hidraulice)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Servomecanism frână defect sau ineficace. Nu funcționează.		X	X
		(b) Cilindru principal defect, dar frâna este încă funcțională. Cilindru principal defect sau neetanș.		X	X
		(c) Cilindru principal nesigur, dar frâna este încă funcțională. Cilindru principal nesigur.		X	X
		(d) Cantitate insuficientă de lichid de frână, sub marcajul MIN Lichidul de frână este în mod semnificativ sub marcajul MIN Lichidul de frână nu este vizibil.	X	X	X
		(e) Lipsă capac rezervor cilindru principal.	X		
		(f) Martor pentru lichidul de frână aprins sau defect.	X		
		(g) Funcționare incorectă a dispozitivului de avertizare/martor în caz de nivel insuficient al lichidului de frână.	X		
1.1.11. Conducte de frână rigide	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere.			X
		(b) Conducte sau conexiuni neetanș (sisteme pneumatice) Conducte sau conexiuni neetanș (sisteme de frânare cu acționare hidraulică)		X	X
		(c) Conducte deteriorate sau excesiv de corodate. Afectează funcționarea frânelor prin blocaje sau prin riscul iminent de scurgere		X	X
		(d) Conducte plasate greșit. Risc de producere a unei avarii.	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.12. Furtunuri flexibile ale frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere.			X
		(b) Furtunuri deteriorate, cu puncte de fricțiune, răsucite sau prea scurte. Furtunuri deteriorate sau cu puncte de fricțiune.	X	X	
		(c) Conducte sau conexiuni neetanșe (sisteme de frânare cu aer comprimat). Conducte sau conexiuni neetanșe (sisteme de frânare cu acționare hidraulică).		X	X
		(d) Umflare exagerată a furtunului sub presiune. Cordon ancrasat.		X	X
		(e) Porozitatea furtunurilor.		X	
1.1.13. Garnituri de frână	Inspecție vizuală.	(a) Garnituri excesiv de uzate. (la nivelul marcajului min). Garnituri excesiv de uzate. (marcajul minim nu este vizibil)		X	X
		(b) Garnituri ancrasate (ulei, unsoare etc.). Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(c) Garnituri sau plăcuțe lipsă sau montate în mod greșit.			X
1.1.14. Tamburi de frână, discuri de frână	Inspecție vizuală.	(a) Tambur sau disc excesiv de uzat, zgâriat excesiv, crăpat, nesigur sau spart.		X	
		(b) Tambur sau disc murdar (ulei, unsoare etc.).			X
		(c) Tambur sau disc lipsă.			X
		(d) Platou spate nesigur.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.15. Cabluri de frână, tije, cuplaj pârghii	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Cabluri deteriorate sau cu noduri. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(b) Componente excesiv de uzate sau corodate. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(c) Cablu, tijă sau îmbinare nesigură.		X	
		(d) Ghid de cablu defect.		X	
		(e) Restricționare a mișcării libere a sistemului de frânare.		X	
		(f) Mișcare anormală a pârghiilor/cuplajului indicând reglare incorectă sau uzură excesivă.		X	
1.1.16. Elemente de acționare a frânei (inclusiv etriere sau cilindri hidraulici)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Servomotor fisurat sau deteriorat. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(b) Element de acționare neetanș.		X	
		(c) Servomotor nesigur sau montat necorespunzător. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(d) Servomotor excesiv de corodat. Risc de fisurare.		X	X
		(e) Cursă insuficientă sau prea mare a pistonului sau a mecanismului cu membrană. Funcționarea frânei este afectată (lipsa rezervei de mișcare)		X	X
		(f) Lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia. Lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia.	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.17. Regulator automat al frânei în funcție de sarcină	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil.	(a) Cuplaj defect.		X	
		(b) Cuplaj incorect reglat.		X	
		(c) Blocarea sau nefuncționarea regulatorului. (funcționare ABS) Blocarea sau nefuncționarea regulatorului.		X	X
		(d) Lipsa regulatorului. (dacă este necesar).			X
		(e) Plăcuță cu date lipsă.	X		
		(f) Date ilizibile sau neconforme cu cerințele(1)	X		
1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocurilor	Inspecție vizuală.	(a) Dispozitiv deteriorat, blocat sau cu mișcare anormală, excesiv de uzat sau reglat incorect.		X	
		(b) Dispozitiv defect.		X	
		(c) Dispozitiv instalat incorect sau înlocuit.		X	
1.1.19. Frâna încetinitoare (dacă este prevăzută sau necesară)	Inspecție vizuală.	(a) Racorduri sau montări nesigure. Funcționalitatea este afectată.	X	X	
		(b) Sistem defect în mod evident sau lipsă.		X	
1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii	Deconectarea cuplării sistemului de frânare între tractor și vehiculul remorcat.	Sistemul de frânare al remorcilor nu funcționează automat dacă este deconectată cuplarea.			X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.21. Sistem de frânare complet	Inspecție vizuală	(a) Alte dispozitive ale sistemului (de exemplu, pompă antigel, uscător de aer etc.) deteriorate la exterior sau corodate astfel încât ar afecta sistemul de frânare. Funcționarea frânei este afectată.		X	X
		(b) Pierderi de aer sau de antigel. Funcționalitatea sistemului afectată	X	X	
		(c) Orice componentă nesigură sau montată în mod necorespunzător.		X	
		(d) Modificare nesigură a unei componente ⁽³⁾ Funcționarea frânei este afectată.		X	X
1.1.22. Racorduri diagnoză (atunci când sunt montate sau obligatorii)	Inspecție vizuală	Lipsă.		X	
1.1.23. Frânare inerțială	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	Eficiență insuficientă		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu					
1.2.1. Performanță	Testare efectuată pe un aparat static de testare frâne sau, dacă acest lucru nu este posibil, frânele sunt acționate în mod progresiv până la puterea maximă.	(a) Putere de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți. Lipsa puterii 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 putere înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul încercării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă. Puterea de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 50% din cea mai mare putere înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte, în cazul punților directoare.		X	X
		(c) Variație bruscă a puterii de frânare (blocaj).		X	
		(d) Timp de răspuns prea mare al frânei pe oricare dintre roți.		X	
		(e) Fluctuație excesivă a puterii de frânare în cursul fiecărei rotații complete a roții.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.2.2. Eficiență	Testare efectuată pe un aparat static de testare frâne sau, dacă acest lucru nu este posibil din considerente tehnice, cu vehiculul în mișcare, utilizându-se un decelerometru cu înregistrare pentru a se determina coeficientul de frânare aferent masei maxime autorizate sau, în cazul semiremorcilor, sumei sarcinilor autorizate pe fiecare ax. Vehiculele sau remorcile cu masa maximă admisibilă mai mare de 3500 kg trebuie inspectate în conformitate cu standardele ISO 21069 sau cu metodele echivalente. Testele rutiere trebuie desfășurate pe un carosabil uscat, neted și drept.	Pentru toate categoriile de vehicule un coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori¹: 1. Vehicule înmatriculate pentru prima dată după 1/1/2012: – Categoria N1: 50 % – Categoria M1: 58 % – Categoriile M2 și M3: 50 % – Categoriile N2 și N3: 50 % – Categoriile O2, O3 și O4: în cazul semiremorcilor: 45%² – în cazul remorcilor cu bară de tracțiune: 50% 2. Vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de 1/1/2012: Categoria N1: 45% Categoriile M1, M2 și M3: 50%³ Categoriile N2 și N3: 43%⁴ Categoriile O2, O3 și O4: 40%⁵		X	
				X	
				X	

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

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

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

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

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

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		3. Alte categorii - Categoriile L (ambele frâne): Categoria L1e: 42 % Categoriile L2e, L6e: 40 % Categoria L3e: 50 % Categoria L4e: 46 % Categoriile L5e, L7e: 44 % - Categoriile L (frână pe roata din spate): toate categoriile: 25% din masa totală a vehiculului Mai puțin de 50 % din valorile de mai sus atinse.			X
1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) (dacă este asigurată de un sistem separat)					
1.3.1. Performanță	În cazul în care sistemul de frânare al frânei secundare este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1.	(a) Putere de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți. Lipsa puterii de frânare pe una sau pe mai multe roți		X	X
		(b) Puterea de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70% din cea mai mare putere înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul încercării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă. Puterea de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 50% din cea mai mare putere înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte, în cazul punților directoare.		X	X
		(c) Variație bruscă a puterii de frânare (blocaj).		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.3.2. Eficiență	În cazul în care sistemul de frânare al frânei secundare este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.2.	Forța de frânare mai mică decât 50 % ⁶ din performanța frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2 în raport cu masa maximă autorizată Mai puțin de 50 % din valorile de mai sus atinse.		X	X
1.4. Performanța și eficiența frânei de staționare					
1.4.1. Performanță	A se acționa frâna în timpul unei inspecții pe un aparat static de testare frâne.	Frână nefuncțională pe una sau mai multe roți sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă. Mai puțin de 50 % din valorile de eficiență atinse în ceea ce privește masa vehiculului în timpul inspecției		X	X
1.4.2. Eficiență	Testare efectuată cu un aparat static de testare frâne. Dacă nu este posibil, atunci printr-un test rutier cu ajutorul unui decelerometru de indicare sau înregistrare a datelor sau cu vehiculul pe o pantă cu unghi de înclinare cunoscut.	Pentru toate categoriile de vehicule, un coeficient de frânare mai mic de 16 % în raport cu masa maximă autorizată sau, pentru autovehicule, mai mic de 12 % în raport cu masa maximă combinată autorizată a vehiculului, luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare. Mai puțin de 50 % din valorile de mai sus atinse.		X	X
1.5. Performanța frânei încetinitoare	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, testarea funcțiilor sistemului.	(a) Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemului de frânare pe evacuare).		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului.		X	

⁶ 2,2m/s² pentru vehiculele din categoriile N1, N2 și N3.

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.6. Sistem de frânare cu antiblocare (ABS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare.		X	
		(b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(c) Senzorii de viteză roată lipsă sau deteriorați.		X	
		(d) Instalație electrică deteriorată.		X	
		(e) Alte componente lipsă sau deteriorate.		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
Sistem electronic de frânare (EBS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare.		X	
		(b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
1.8 Lichid de frână	Inspecție vizuală	Lichid de frână contaminat sau sedimentat. Risc iminent de avarie		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
2. DIRECȚIE					
2.1. Stare mecanică					
2.1.1. Starea mecanismului de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile în aer sau pe plăci turnante, se învârt volanul de direcție într-o parte și-n alta. Inspecție vizuală a modului de funcționare a mecanismului de direcție.	(a) Dificultate în acționarea transmisiei.		X	
		(b) Palier de arbore răsucit sau caneluri uzate. Funcționalitate diminuată		X	X
		(c) Palier de arbore excesiv de uzat. Funcționalitate diminuată		X	X
		(d) Mișcare excesivă a palierului de arbore. Funcționalitate diminuată		X	X
		(e) Lipsă a etanșeității. Formare de picături	X	X	

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
2.1.2. Fixarea casetei de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea roților pe pământ, se învâрте volanul de direcție sau ghidonul în sensul acelor de ceasornic și în sensul invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție. Inspecție vizuală a modului de prindere a cutiei de transmisie la șasiu.	(a) Fixarea necorespunzătoare a casetei de direcție . Fixare periculos de slăbită sau joc relativ vizibil față de șasiu/caroserie.		X	X
		(b) Ovalizarea găurilor de fixare pe șasiu. Fixare foarte defectuoasă.		X	X
		(c) Lipsă sau fisurare a șuruburilor de fixare. Fixare foarte defectuoasă.		X	X
		(d) Casetă de direcție fisurată. Stabilitatea sau fixarea casetei afectată		X	X

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
2.1.3. Stare cuplaj direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile pe pământ, se învârtă volanul de direcție în sensul acelor de ceasornic și în sensul invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție. Inspecție vizuală a componentelor de direcție în ceea ce privește uzura, fisurile și securitatea.	(a) Mișcare relativă a componentelor care ar trebui să fie fixe. Mișcare excesivă sau posibilitate de desprindere		X	X
		(b) Uzură excesivă a racordurilor/articulațiilor. Risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(c) Componente fisurate sau deformate. Funcționalitate diminuată		X	X
		(d) Lipsă a dispozitivelor de închidere.		X	
		(e) Aliniere greșită a componentelor (de exemplu, bara de conexiune sau bara de comandă a direcției).		X	
		(f) Modificare nesigură ⁽³⁾ . Funcționalitate diminuată		X	X
		(g) Protecția contra prafului avariata sau deteriorată. Lipsa protecției contra prafului sau deteriorarea sa puternică.	X	X	

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

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
2.2. Volanul, coloana și bara de direcție					
2.2.1. Starea volanului/barei de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe pământ, se aliniază volanul la coloană, se mișcă volanul/ghidonul în diferite direcții, perpendicular pe coloană/furci Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor cardanice.	(a) Deplasare relativă între volan și coloana de direcție, indicând o fixare proastă. Risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(b) Lipsa dispozitivului de reținere (siguranței) pe butucul volanului. Risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(c) Butucul, coroana sau spițele volanului de direcție fisurate sau prost fixate. Risc foarte mare de desprindere.		X	X

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
2.4. Coloană/juguri, furci de direcție și amortizoare de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe pământ, se aliniază volanul la coloană, se mișcă volanul/ghidonul în diferite direcții, perpendicular pe coloană/furci Inspectie vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor cardanice.	(a) Joc excesiv axial al centrului volanului în raport cu coloana .		X	
		(b) Joc excesiv radial al centrului volanului în raport cu coloana .		X	
		(c) Cuplaj flexibil deteriorat.		X	
		(d) Dispozitiv de cuplare defect. Risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(e) Modificare nesigură ⁽³⁾ .			X
2.3. Joc de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal, greutatea vehiculului pe roți, motorul, dacă este posibil, pornit pentru vehiculele cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se învâрте ușor volanul de direcție în sensul acelor de ceasornic și invers pe cât posibil fără a mișca roțile. Inspectia vizuală a mișcării libere.	Joc excesiv al direcției (de exemplu, un punct de pe coroana volanului poate fi rotit pe un arc de cerc pe o distanță mai mare de o cincime din diametrul volanului fără ca roțile directoare să se miște) sau neconformitate cu cerințele ⁽¹⁾ . Siguranța este afectată		X	X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
2.4. Aliniament roți (X)(2)	Se verifică alinierea roților de direcție cu ajutorul unor echipamente corespunzătoare.	Aliniament neconform cu datele producătorului sau cu cerințele ⁽¹⁾ . Deplasarea în linie dreaptă este afectată, stabilitatea direcțională afectată	X	X	
2.5. Platformă cu punte directoare remorci	Inspecție vizuală sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție.	(a) Componentă ușor deteriorată Componentă puternic deteriorată sau fisurată.		X	X
		(b) Joc excesiv. Deplasarea în linie dreaptă este afectată, stabilitatea direcțională afectată		X	X
		(c) Dispozitiv de cuplare defect. Fixare foarte defectuoasă.		X	X
2.6. Servodirecție electronică (EPS)	Inspecție vizuală și verificarea concordanței dintre unghiul volanului și unghiul roților în momentul pornirii sau opririi motorului și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului.	(a) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al servodirecției electronice indică o funcționare defectuoasă a sistemului.		X	
		(b) Neconcordanță între unghiul volanului și unghiul roților. Direcția afectată		X	X
		(c) Nefuncționarea asistenței electrice.		X	
		(d) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
3. VIZIBILITATE					
3.1. Câmpul de vizibilitate	Inspecție vizuală de pe scaunul conducătorului auto.	Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului auto, care nu poate privi clar în față sau în lateral. (În afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz)	X		
		Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile		X	
3.2. Stare geamuri	Inspecție vizuală.	(a) Sticlă fisurată sau decolorată sau panou transparent (dacă este permis). (În afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz) Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile	X		
		(b) Sticlă sau panou transparent (inclusiv folie reflectorizantă sau colorată ușor) neconforme cu specificațiile cerințelor ⁽¹⁾ , (În afara razei de acțiune a ștergătoarelor de parbriz). Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile	X		
		(c) Sticlă sau panou transparent în stare inacceptabilă. Vizibilitatea în interiorul razei de acțiune a ștergătoarelor de parbriz puternic diminuată		X	X
3.3. Oglinzi sau dispozitive retrovizoare	Inspecție vizuală.	(a) Oglindă sau dispozitiv lipsă sau nemontat în conformitate cu cerințele ⁽¹⁾ . (există cel puțin două alte două retrovizoare) Există mai puțin de două alte retrovizoare		X	
		(b) Oglindă sau dispozitiv ușor deteriorat sau prost fixat. Oglindă sau dispozitiv nefuncțional, puternic deteriorat, prost fixat sau nesigur.	X		
		(c) Câmp vizual necesar neacoperit.		X	
3.4. Ștergătoare de parbriz	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Ștergătoarele nu funcționează sau lipsesc sau sunt neconforme cu cerințele ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Lamela ștergătorului deteriorată. Lamele lipsă sau deteriorate în mod evident	X		

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
3.5 Spălătoare de parbriz	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Spălătoarele nu funcționează corespunzător (lichidul de spălat lipsește dar pompa funcționează sau jetul de apă nu este bine aliniat) Nefuncționarea spălătoarelor.	X	X	
3.6 Sistem de dezaburire (X) ⁽²⁾	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Sistem nefuncțional sau în mod evident defect.	X		
4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE și ECHIPAMENTE ELECTRICE					
4.1. Faruri					
4.1.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Funcționare defectuoasă sau lipsa farului / sursei de lumină. (lămpi/surse de lumină multiple; în cazul LED, mai mult de 1/3 funcționează) Lumină/sursă de lumină unică; în cazul LED, vizibilitate foarte afectată.	X	X	
		(b) Funcționare ușor defectuoasă a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare). Funcționare foarte defectuoasă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare).	X	X	
		(c) Lampă fixată nesigur.		X	
4.1.2. Aliniere	Se determină centrul de focalizare orizontal al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul unui dispozitiv sau ecran de focalizare a luminii.	Centrul de focalizare al unui far nu se încadrează în limitele stabilite în cerințe ⁽¹⁾ .		X	
4.1.3. Comutarea lămpilor de marșarier	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele ⁽¹⁾ (un număr de faruri iluminate concomitent). Depășirea luminozității maxime admise în partea din față.	X	X	
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată.		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.1.4. Respectarea cerințelor(1)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucționate, reducând luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise.		X	
		(c) Sursă de lumină și lampă incompatibile.		X	
4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării, dacă este posibil.	(a) Nefuncționarea dispozitivului.		X	
		(b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto.		X	
4.1.6. Dispozitiv de spălare a farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării, dacă este posibil.	Nefuncționarea dispozitivului.	X		
		În cazul lămpilor cu descărcare în gaze rarefiate		X	
4.2. Lumini de poziție față și spate, lămpi de gabarit laterale, lămpi de contur și lumini de zi.					
4.2.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Sursă de lumină defectă,		X	
		(b) Dispersoare defecte.		X	
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	
4.2.2 Comutare	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele(1). Lămpile de poziție din spate și lămpile de contur pot fi stinse când lămpile din față sunt aprinse		X	
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată.		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.2.3. Respectarea cerințelor(1)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ⁽¹⁾ . Lumină roșie în față sau lumină albă în spate; luminozitate puternic redusă	X		
		(b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucționate, reducând luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise. Lumină roșie în față sau lumină albă în spate; luminozitate puternic redusă	X	X	
4.3. Lămpi de stop					
4.3.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Sursă de lumină deficientă (surse multiple de lumină în cazul LED, funcționează mai mult de 1/3) Sursă de lumină unică; (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3) Nicio sursă de lumină nu funcționează.	X	X	X
		(b) dispersoare ușor deficiente (fără influență asupra luminii emise). Dispersoare cu deficiențe mari (afectează lumina emisă).	X	X	
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	
4.3.2. Comutarea lămpilor de marșarier	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ⁽¹⁾ . Acționare întârziată Complet nefuncțional	X	X	X
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată.		X	
4.3.3. Respectarea cerințelor(1)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj' neconform cu cerințele ⁽¹⁾ . Lumină albă în spate; luminozitate puternic redusă	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avarie					
4.4.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Sursă de lumină deficientă (surse multiple de lumină în cazul LED, funcționează mai mult de 1/3) Sursă de lumină unică; (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)	X		
		(b) Dispersoare ușor deteriorate. (fără influență asupra luminii emise) Dispersoare cu deficiențe mari (afectează lumina emisă).	X		X
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X		X
4.4.2. Comutarea lămpilor de marșarier	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele(1). Complet nefuncțional	X		X
4.4.3. Respectarea cerințelor(1)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj ⁷ neconform cu cerințele ⁽¹⁾ .		X	
4.4.4. Frecvență semnal luminos	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Frecvența semnalului luminos neconformă cu cerințele ⁽¹⁾ . (frecvența deviază mai mult de 25%).	X		
4.5. Faruri și lămpi de ceață)					
4.5.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Sursă de lumină defectă, (surse multiple de lumină în cazul LED, funcționează mai mult de 1/3) Sursă de lumină unică; (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)	X		X
		(b) dispersoare ușor deteriorate. (fără influență asupra luminii emise) Dispersoare cu deficiențe mari (afectează lumina emisă).	X		X
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus.	X		X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.5.2 Aliniere (X)(2)	În timpul funcționării și cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii	Deviere a lămpii de ceață față de la orientarea orizontală în momentul în care modelul de lumină are o linie întreruptă (linia întreruptă prea jos). Linia întreruptă deasupra celei de faruri.	X	X	
4.5.3. Comutarea lămpilor de marșarier	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele(1). Nefuncționare	X	X	
4.5.4. Respectarea cerințelor(1)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj ⁷ neconform cu cerințele ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele(1)		X	
4.6. Lămpi marșarier					
4.6.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Sursă de lumină defectă,	X		
		(b) Dispersoare defecte.	X		
		(c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	
4.6.2. Respectarea cerințelor(1)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj ⁷ neconform cu cerințele ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele(1).		X	
4.6.3. Comutarea lămpilor de marșarier	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele(1). Lampa de marșarier poate fi aprinsă fără ca schimbătorul să se afle în poziția de marșarier.	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate					
4.7.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate.	X		
		(b) Sursă de lumină defectă. Multiple surse de lumină.	X		
		Sursă de lumină defectă. Unică sursă de lumină.		X	
		Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	
4.7.2. Respectarea cerințelor(1)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele(1).	X		
4.8. Catadioptrii, marcaje de vizibilitate (reflectorizante) și plăcuțe de marcaj spate					
4.8.1. Stare	Inspecție vizuală.	(a) Echipament reflectorizant defect sau deteriorat. Capacitatea de reflecție este diminuată	X	X	
		(b) Element reflectorizant fixat nesigur. Se poate desprinde.	X	X	
		4.8.2. Respectarea cerințelor(1)	Inspecție vizuală.	Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconformă cu cerințele(1). Lipsă ori reflectând culoarea roșie spre față sau culoarea albă spre spate.	
4.9. Martori luminoși obligatorii pentru echipamentul de iluminare					
4.9.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Nefuncționali. Nefuncționali pentru faza lungă sau pentru lampa de ceață spate	X	X	
		4.9.2. Respectarea cerințelor(1)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Neconformi cu cerințele(1).	X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și (semi)remorcă	Inspekția vizuală: dacă este posibil, se examinează continuitatea electrică a conexiunii.	(a) Componente fixe atașate nesigur. Dulie cu fixare defectuoasă	X	X	
		(b) Izolație stricată sau deteriorată. Poate provoca scurtcircuit	X	X	
		(c) Funcționare necorespunzătoare a conexiunilor electrice ale remorcii sau ale vehiculului de remorcă. Luminile de frână ale remorcii nu funcționează deloc.		X	X
4.11. Instalație electrică	Inspekție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal, inclusiv a compartimentului motorului în unele cazuri.	(a) Instalație electrică nesigură sau securizată necorespunzător. Prinderi slăbite, care ating margini ascuțite, conectori ce se pot deconecta Cablajul poate atinge pământul, componente de stop sau rotative. Conectorii sunt deconectați (părțile relevante pentru frână și direcție)	X	X	X
		(b) Cablaj ușor deteriorat. Cablaj foarte deteriorat Cablaj extrem de deteriorat (părțile relevante pentru frână și direcție)	X	X	X
		(c) Izolație stricată sau deteriorată. Poate provoca scurtcircuit Risc major de incendiu, formare de scântei	X	X	X
4.12. Catadioptri și lămpi facultative (X)(2)	Inspekție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Lampă/catadioptru nemontat în conformitate cu cerințele(1). Emisie sau reflexie de lumină roșie în față sau lumină albă în spate;	X	X	
		(b) Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele(1). Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă; Emisie de lumină roșie în față sau lumină albă în spate;	X	X	
		(c) Lampă/catadioptru atașat nesigur. Risc foarte mare de desprindere.	X	X	

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.13. Baterie (baterii) de acumulatori	Inspecție vizuală.	(a) Nesigură (Nesigure). Atașată necorespunzător; Poate provoca scurtcircuit	X	X	
		(b) Lipsă a etanșeității. Pierde substanțe periculoase	X	X	
		(c) Comutator defect (dacă este necesar).		X	
		(d) Siguranțe defecte (dacă sunt necesare).		X	
		(e) Ventilație necorespunzătoare (dacă este necesară).		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE					
5.1. Punți (axe)					
5.1.1. Punți (axe)	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizați și sunt recomandați detectorii de joc al roților pentru vehiculele cu o masă brută (GVM) de peste 3,5 tone.	(a) Punte fisurată sau deformată.			X
		(b) Atașare nesigură la vehicul. Stabilitate afectată, funcționalitate afectată: Mișcare semnificativă față de dispozitivele de fixare.		X	X
		(c) Modificare nesigură ⁽³⁾ . Stabilitatea afectată, funcționalitatea afectată, spațiu insuficient față de alte componente sau față de sol		X	X
5.1.2. Fuzete	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizați și sunt recomandați detectorii de joc al roților pentru vehiculele cu o masă brută (GVM) de peste 3,5 tone. Se aplică o forță verticală sau laterală la fiecare roată și se constată gradul de mișcare dintre fuzetă și raza axului.	(a) Fuzetă fisurată.			X
		(b) Uzură excesivă a pivotului de articulație și/sau a bușelor. Posibilitate de slăbire(/desprindere) ; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		(c) Mișcare excesivă între fuzetă și axa rigidă. Posibilitate de slăbire(/desprindere) ; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		Joc al pivotului fuzetei în punte. Posibilitate de slăbire(/desprindere) ; stabilitatea direcțională afectată		X	X

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
5.1.3. Rulmenți roată	Inspecție vizuală cu vehiculul pe un elevator sau pe canal. Pot fi utilizați și sunt recomandați detectorii de joc al roților pentru vehiculele cu o masă brută (GVM) de peste 3,5 tone. Se aplică o forță laterală sau verticală la fiecare roată și se constată gradul de ridicare a roții față de fuzetă.	(a) Joc excesiv al unui rulment. Stabilitate direcțională afectată, pericol de distrugere		X	X
		(b) Rulment roată prea strâns, blocat. Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere		X	X
5.2. Jante și anvelope					
5.2.1. Butuc	Inspecție vizuală.	(a) Prezon sau piulițe de fixare a roților lipsă sau slab strânse. Fixare lipsă sau slabă astfel încât afectează în mod foarte grav siguranța rutieră.		X	X
		(b) Butuc uzat sau deteriorat. Butuc uzat sau deteriorat într-un mod care periclitează fixarea sigură a jantelor respective.		X	X
5.2.2. Jante	Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal.	(a) Sudură fisurată sau defectă.			X
		(b) Montare necorespunzătoare a inelelor de reținere a anvelopelor. Riscă să cadă		X	X
		(c) Roată deformată sau uzată excesiv. Este afectată prinderea sigură de butuc; este afectată prinderea sigură a anvelopei		X	X
		(d) Dimensiunea sau tipul jantei neconform cu cerințele(1) și susceptibile să afecteze siguranța rutieră.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
5.2.3. Anvelope	Inspecție vizuală a întregii anvelope fie prin rotirea roții în aer și cu vehiculul pe un elevator sau pe canal, fie prin împingerea vehiculului înainte și înapoi deasupra canalului.	(a) Dimensiunea anvelopei, indicele de încărcare, marca de omologare sau indicele de viteză neconform cu cerințele(1) și susceptibil să afecteze siguranța rutieră. Indice de sarcină sau viteză insuficient pentru utilizarea efectivă, anvelopa atinge alte părți fixe ale vehiculului și periclitează condusul în siguranță.		X	X
		(b) Anvelopele de pe aceeași punte sau de pe roțile pereche sunt de dimensiuni diferite.		X	
		(c) Anvelopele de pe aceeași axă au o construcție diferită (radial/diagonal).		X	
		(d) Anvelope grav deteriorate sau tăiate. Cord vizibil sau deteriorat		X	X
		(e) Indicatorul de uzură a profilului anvelopelor devine vizibil. Adâncimea profilului anvelopelor neconformă cu cerințele(1).		X	X
		(f) Anvelopa se freacă de alte componente (dispozitive flexibile antiîmproșcare). Anvelopa se freacă de alte componente (nu este periclitat condusul în siguranță)	X	X	
		(g) Anvelopele reșapate neconforme cu cerințele ⁽¹⁾ . Stratul de protecție a cordului afectat		X	X
		(h) Funcționare defectă sau nefuncționarea clară a sistemului de monitorizare a presiunii anvelopelor Nefuncționare evidentă.	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
5.3. Sistem de suspensie					
5.3.1 Arcuri și stabilizatori	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizați și sunt recomandați detectorii de joc al roților pentru vehiculele cu o masă brută (GVM) de peste 3,5 tone.	(a) Arcuri atașate necorespunzător la șasiu sau punte. Mișcare relativă vizibilă Fixări foarte slăbite		X	X
		(b) O componentă a arcului deteriorată sau fisurată. Foaia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate		X	X
		(c) Lipsă arc. Foaia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate		X	X
		(d) Modificare nesigură ⁽³⁾ . Spațiu prea mic față de alte componente ale vehiculului; sistemul de arcuri nu funcționează		X	X
5.3.2. Amortizoare	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal sau cu ajutorul unor echipamente speciale, dacă acestea sunt disponibile.	(a) Amortizoare atașate necorespunzător la șasiu sau punte. Amortizor slăbit	X	X	
		(b) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșeitate sau funcționare necorespunzătoare.		X	
5.3.2.1 Testarea eficienței amortizării (X) (2)	Se utilizează un echipament special și se compară diferențele dintre dreapta/stânga	(a) Diferențe semnificative între cele două direcții, stânga și dreapta.		X	
		(b) Neatingerea valorilor minime stipulate.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
5.3.3. Bară de torsiune, bielete antiruli, bare și levieri ale suspensiei	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizați și sunt recomandați detectorii de joc al roților pentru vehiculele cu o masă brută (GVM) de peste 3,5 tone.	(a) Atașare necorespunzătoare a componentei pe șasiu sau punte. Posibilitate de slăbire(/desprindere) ; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		(b) Componentă deteriorată sau corodată excesiv. Stabilitatea componentei este afectată sau o componentă este fisurată		X	X
		(c) Modificare nesigură ⁽³⁾ . Spațiu prea mic față de alte componente ale vehiculului; sistemul nu funcționează		X	X
5.3.4 Articulațiile suspensiei	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizați și sunt recomandați detectorii de joc al roților pentru vehiculele cu o masă brută (GVM) de peste 3,5 tone.	(a) Uzură excesivă a pivotului de fuzetă și/sau a bușelor sau a articulațiilor. Posibilitate de slăbire(/desprindere) ; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		(b) Protecția la praf deteriorată. Protecția la praf lipsă sau fisurată.	X	X	
5.3.5. Suspensie pneumatică	Inspecție vizuală	(a) Sistem inoperabil.			X
		(b) Componente defecte, modificate sau deteriorate care afectează funcționarea sistemului. Funcționarea sistemului puternic afectată		X	X
		(c) Răsuflare audibilă .		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6. ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU					
6.1. Șasiu sau cadru și accesorii					
6.1.1 Stare generală	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului.	a) Fisură sau deformare ușoară a lonjeroanelor sau traverselor Fisură sau deformare gravă a lonjeroanelor sau traverselor		X	X
		b) Plăci de strângere sau legături nesigure. Majoritatea legăturilor slăbite; piesele nu sunt suficient de solide		X	X
		c) Corodare excesivă care afectează rigiditatea ansamblului. Piese nu sunt suficient de solide		X	X
6.1.2. Tubulatură de evacuare și amortizoare de zgomot	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului.	a) Sistem de evacuare nesigur sau neetanș.		X	
		b) Pătrunderea de gaze în cabina sau compartimentul călătorilor. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord		X	X
6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil și conducte de alimentare (inclusiv rezervorul de combustibil pentru dispozitivul de încălzire și conductele)	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal cu ajutorul dispozitivelor de detectare a scurgerilor în cazul sistemelor GPL/GNC/GNL.	(a) Rezervor sau conducte nesigure, creând un risc deosebit de incendiu			X
		(b) Scurgeri de combustibil sau capacul de la rezervor lipsă sau ineficient. Risc de incendiu; pierdere importantă de materiale periculoase		X	X
		(c) Conducte uzate. Conducte deteriorate	X	X	
		(d) Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire (dacă este necesar).		X	

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		(e) Risc de izbucnire a incendiului din cauza: scurgerilor de combustibil rezervorului de combustibil sau sistemului de evacuare protejat necorespunzător stării compartimentului motorului			X
		(f) Sistem GPL/GNC/GNL sau de hidrogen neconform cu cerințele, oricare parte a sistemului este defectă ⁽¹⁾ .			X
6.1.4. Bare de protecție, dispozitive de protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare	Inspecție vizuală.	(a) Fixare incorectă sau deteriorare care poate cauza accidente la zgâriere sau contact. Se pot desprinde componente; funcționalitate puternic afectată		X	X
		(b) Dispozitiv în mod evident neconform cu cerințele(1).		X	
6.1.5. Suport pentru roata de rezervă (dacă este prevăzut de producător)	Inspecție vizuală.	(a) Suport în stare precară.	X		
		(b) Suport fisurat sau nesigur.		X	
		(c) O roată de rezervă nefixată sigur pe suport, Risc foarte mare de desprindere.		X	X

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.1.6. Dispozitive de cuplare și echipament de remorcare	Inspecție vizuală a uzurii și operării corecte, cu atenție specială la montarea fiecărui dispozitiv de securitate și/sau cu utilizarea unor calibre de măsură.	(a) Componentă deteriorată, defectă sau fisurată (dacă nu este în uz)		X	
		Componentă deteriorată, defectă sau fisurată (dacă este în circulație)			X
		(b) Uzură excesivă a unui component. Peste limita de uzură		X	X
		(c) Dispozitiv de cuplare defect. Orice dispozitiv de cuplare slăbit, cu un risc foarte mare de desprindere.		X	X
		(d) Lipsa sau funcționarea necorespunzătoare a dispozitivelor de siguranță.		X	
		(e) Nefuncționarea oricărui indicator de cuplare.		X	
		(f) Obstrucționarea plăcuțelor de înmatriculare sau a lămpilor (atunci când nu sunt aprinse) Placa cu numărul de înmatriculare ilizibilă (când nu este în uz)	X	X	
		(g) Modificare nesigură ⁽³⁾ . (piese secundare) Modificare nesigură ⁽³⁾ (piese principale)		X	X
		(h) Cuplare prea slabă.		X	

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

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.2. Cabină conducător auto și caroserie					
6.2.1. Stare	Inspecție vizuală	(a) Panou fixat necorespunzător sau deteriorat ori element care poate provoca răni. Se poate desprinde.		X	X
		(b) Montant nesigur. Stabilitate afectată		X	X
		(c) Pătrunderea de emisii de gaze ale motorului sau de evacuare. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord		X	X
		(d) Modificare nesigură ⁽³⁾ . Spațiu insuficient față de drum sau de piesele rotative sau în mișcare		X	X
6.2.2. Montare	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal.	(a) Caroserie sau cabină nesigură. Stabilitatea este afectată		X	X
		(b) Caroserie/cabină centrată necorespunzător pe șasiu.		X	
		(c) Fixare nesigură sau lipsă a caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse și simetrică. Fixare nesigură sau lipsă a caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav.		X	X
		(d) Corodare excesivă a/în punctelor de fixare la caroseria integrală. Stabilitate afectată		X	X
6.2.3. Uși și încuietori de uși	Inspecție vizuală.	(a) Ușă care nu se deschide sau nu se închide corespunzător.		X	
		(b) Ușă care se poate deschide inopinat sau care nu rămâne închisă (uși glisante). Ușă care se poate deschide inopinat sau care nu rămâne închisă.(uși batante)		X	X
		(c) Ușă, balama, dispozitiv de asigurare sau montanț deteriorat Ușă, balama, dispozitiv de asigurare sau montanț lipsă sau slăbit.	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.2.4. Podea	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal.	Podea nesigură sau foarte deteriorată. Stabilitate insuficientă		X	X
6.2.5. Scaunul conducătorului auto	Inspecție vizuală.	(a) Scaun cu structură defectă Scaun slăbit		X	X
		(b) Funcționare necorespunzătoare a mecanismului de reglare. Scaunul se mișcă sau spătarul scaunului nu poate fi fixat		X	X
6.2.6. Alte scaune	Inspecție vizuală.	(a) Scaune defecte sau nesigure (piese secundare) Scaune defecte sau nesigure (piese principale).	X	X	
		(b) Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele ⁽¹⁾ . Numărul permis de scaune a fost depășit; poziționarea neconformă cu omologarea	X	X	
6.2.7. Comenzi de conducere	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Funcționare incorectă a oricărei comenzi necesare pentru funcționarea în siguranță a vehiculului. Siguranța este afectată		X	X
6.2.8. Scări pentru cabină	Inspecție vizuală.	(a) Treaptă sau inel de treaptă nesigur. Stabilitate insuficientă	X	X	
		(b) Treaptă sau inel care pot provoca răniri utilizatorilor.		X	
6.2.9. Alte echipamente și accesorii interioare și exterioare	Inspecție vizuală.	(a) Fixare a. altor accesorii sau echipamente defect(ă).		X	
		(b) Accesorii sau echipamente neconforme cu cerințele (1). Elementele montate pot provoca răniri; siguranța este afectată.	X	X	
		(c) Neetanșeitarea echipamentelor hidraulice. pierdere semnificativă de materiale periculoase	X	X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
6.2.10. Apărători de noroi, aripi, dispozitive antiîmproșcare	Inspecție vizuală.	(a) Lipsă, prost fixate sau foarte corodate. Pot provoca răniri; Posibilitate de cădere	X	X	
		(b) Spațiu insuficient față de roți (dispozitive antiîmproșcare). Spațiu insuficient față de roți (apărători).	X	X	
		(c) Neconform cu cerințele ⁽¹⁾ Acoperire insuficientă a benzii de rulare a anvelopei.	X	X	
6.2.11 Stativ	Inspecție vizuală.	a) Lipsă, prost fixat sau foarte corodat.		X	
		b) Neconform cu cerințele ⁽¹⁾		X	
		c) Risc de desfacere atunci când vehiculul se află în mișcare			X
6.2. 12 Mânere și suporturi pentru picioare	Inspecție vizuală.	a) Lipsă, prost fixate sau foarte corodate.		X	
		b) Neconforme cu cerințele ⁽¹⁾		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7. ALTE ECHIPAMENTE					
7.1. Centuri de siguranță/catare și sisteme de reținere					
7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală.	(a) Punct de fixare deteriorat excesiv. Stabilitatea este afectată		X	X
		(b) Fixarea slăbită.		X	
7.1.2. Starea centurilor de siguranță/cataramelor	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Centura de siguranță obligatorie lipsă sau nemontată.		X	
		(b) Centură de siguranță deteriorată. Orice tăietură sau semn de supratensionare	X	X	
		(c) Centură de siguranță neconformă cu cerințele ⁽¹⁾ .		X	
		(d) Deteriorarea sau funcționarea incorectă a cataramei centurii de siguranță.		X	
		(e) Deteriorarea sau funcționarea incorectă a retractorului centurii de siguranță.		X	
7.1.3. Limitatorul sarcinii la centura de siguranță	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	Lipsa evidentă sau nepotrivirea limitatorului de sarcină pentru vehiculul în cauză. Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
				X	
7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	Lipsa evidentă a dispozitivului de pretensionare sau nepotrivirea acestuia cu vehiculul. Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
				X	
7.1.5. Airbaguri	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Lipsa evidentă a airbagurilor sau nepotrivirea acestora cu vehiculul. Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
		(b) Airbag evident nefuncțional.		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.1.6. Sisteme SRS	Inspecție vizuală a MIL și/sau prin utilizarea interfeței electronice	Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al SRS indică funcționarea defectuoasă a sistemului. Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X X	
7.2. Extinctor (X)(2)	Inspecție vizuală.	(a) Lipsă.		X	
		(b) Neconform cu cerințele ⁽¹⁾ . Dacă este necesar (taxi, autobuz, autocar etc.)	X	X	
7.3. Dispozitive de închidere și dispozitiv antifurt	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Dispozitiv antifurt defect.	X		
		(b) Defecte		X	
		Se închid sau se blochează inopinat			X
7.4. Triunghi reflectorizant (dacă este necesar)(X) ⁽²⁾	Inspecție vizuală.	(a) Lipsă sau incomplet.	X		
		(b) Neconform cu cerințele ⁽¹⁾ .	X		
7.5. Trusă de prim ajutor (dacă este necesară)(X)(2)	Inspecție vizuală.	Lipsă, incompletă sau neconformă cu cerințele ⁽¹⁾ .	X		
7.6. Cală (cale) de roată (prisme) (dacă sunt necesare) (X)(2)	Inspecție vizuală.	Lipsă sau în stare precară, stabilitate insuficientă sau dimensiune prea mică.		X	
7.7. Dispozitive de avertizare acustică	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Nu funcționează corespunzător. Nu funcționează deloc	X	X	
		(b) Comandă nesigură.	X		
		(c) Neconform cu cerințele ⁽¹⁾ .	X		
		Sunetul emis poate fi confundat cu sirenele oficiale		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.8 Vitezometru	Inspecție vizuală sau funcțională în timpul unui control în trafic sau prin mijloace electronice.	(a) Nemontat conform cerințelor ⁽¹⁾ . Lipsă (dacă este necesar)	X	X	
		(b) Funcționare defectuoasă Nu funcționează deloc	X	X	
		(c) Iluminare insuficientă. Lipsa iluminării	X	X	
7.9 Tahograf (dacă este prevăzut/necesar)	Inspecție vizuală.	(a) Nemontat conform cerințelor ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Nefuncțional.		X	
		(c) Sigilii defecte sau lipsă.		X	
		(d) Placă de calibrare lipsă, ilizibilă sau expirată.		X	
		(e) Falsificare sau manipulare evidentă.		X	
		(f) Mărimea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare.		X	
7.10. Dispozitiv limitator de viteză (dacă este prevăzut/necesar)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării dacă echipamentul este disponibil.	(a) Nemontat conform cerințelor ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Evident nefuncțional.		X	
		(c) Limitator de viteză incorrect (dacă este verificat).		X	
		(d) Sigilii defecte sau lipsă.		X	
		(e) Placă lipsă sau ilizibilă.		X	
		(f) Mărimea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare.		X	
7.11 Odometru (dacă este disponibil) (X) (2)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Manipulare evidentă (fraudă) pentru a reduce kilometrajul sau pentru a reprezenta în mod greșit kilometrajul unui vehicul		X	
		(b) Nefuncționare evidentă.		X	

Element	Metodă	Motivale respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.12 Sistemul de control electronic al stabilității (ESC) (dacă este prevăzut/necesar)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Senzorii de viteză roată lipsă sau deteriorați. Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului.		X	
		(b) Instalație electrică deteriorată.		X	
		(c) Alte componente lipsă sau deteriorate.		X	
		(d) Deteriorare sau nefuncționare corespunzătoare a comutatorului.		X	
		(e) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al ESC indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8. ELEMENTE NOCIVE					
8.1. Zgomotul					
8.1.1 Sistem de eliminare a zgomotului	Evaluare subiectivă (doar dacă inspectorul consideră că nivelul de zgomot este la limita acceptate, situație în care poate fi desfășurată o analiză a zgomotului permanent cu ajutorul unui sonometru).	(a) Nivelurile sonore depășesc nivelurile maxime permise de cerințe ⁽¹⁾		X	
		(b) O parte a sistemului de suprimare a zgomotului fixată necorespunzător, este deteriorată, montată incorect, lipsă sau alterată în mod evident și poate afecta nivelurile de zgomot.		X	
		Risc foarte mare de desprindere.			X
8.2. Gaze de evacuare					
8.2.1 Emisii produse de motoarele pe benzină					
8.2.1.1 Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală	(a) Echipamentul de control al gazelor montat de producător este absent, modificat sau evident defect.		X	
		(b) Scurgeri de gaze care pot afecta măsurătorile emisiilor.		X	
8.2.1.2 Emisii gazoase	Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele(1) sau citirea OBD. Măsurătorile nu se aplică în cazul motoarelor în doi timpi.	(a) Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de constructor,		X	
		(b) Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc, 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 ⁽¹⁾ . ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor, la ralanti: 0.5%		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
		la turație ridicată la ralanti: 0.3% sau la ralanti: 0.3% ⁷ la turație ridicată la ralanti: 0.2% în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe(1).			
		(c) Coeficientul lambda iese din intervalul de 1± 0,03 sau nu este conform cu specificațiile producătorului.		X	
		(d) Citirea OBD care indică o funcționare defectuoasă semnificativă.		X	
8.2.2 Emisiile motoarelor diesel					
8.2.2.1 Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală	(a) Echipamentul de control al emisiilor instalat de constructor este absent sau în mod evident defect.		X	
		(b) Scurgeri de gaze care pot afecta măsurătorile emisiilor.		X	

⁷ Omologare de tip conform limitelor de la rândul A sau B secțiunea 5.3.1.4 a anexei I la Directiva 70/220/CEE sau înmatriculate pentru prima dată ori puse în circulație după 1 iulie 2002

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8.2.2.2 Opacitate Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exonerate de această obligație	(a) măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării, cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat, sau citirea OBD; (b) Condiționarea prealabilă a vehiculului: 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. 2. Cerințele specifice condiționării prealabile: (i) Motorul trebuie să fie complet încălzit; de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul jojei	(a) Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe(1), opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului fixată pe vehicul;		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	de ulei să fie de cel puțin 80 °C sau temperatura normală de funcționare, dacă aceasta este mai scăzută, ori temperatura blocului motor, măsurată în funcție de nivelul de radiații infraroșii, să atingă cel puțin o temperatură echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, această măsurătoare nu poate fi efectuată, temperatura normală de funcționare a motorului poate fi stabilită prin alte mijloace, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire a motorului. (ii) Sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă..	(b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele ⁽¹⁾ nu permit utilizarea valorilor de referință, pentru motoare cu aspirație naturală: 2.5 m ⁻¹ , pentru motoare supraalimentate: 3.0 m ⁻¹ , sau, pentru vehiculele identificate în cerințe ⁽¹⁾ sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe ⁽¹⁾ : 1.5 m ⁻¹ ⁸ .		X	
	(c) Procedura de încercare: 1. motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să fie la turația de ralanti înainte de începerea				

⁸ Deținător de omologare de tip în conformitate cu limitele de la rândul B secțiunea 5.3.1.4. din anexa I la Directiva 70/220/CEE modificată prin Directiva 98/69/CE sau ulterior; rândul B1, B2 sau C secțiunea 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE sau înmatriculate pentru prima dată ori puse în circulație după 1 iulie 2008

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele diesel ale vehiculelor grele, aceasta înseamnă să se aștepte cel puțin 10 secunde după eliberarea pedalei de accelerație. 2. Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată 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. 3. În timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor din categoriile M2, M3, N2 și N3, trebuie să fie de cel				

Element	Metodă	Motivul respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	puțin două secunde.				
	4. Un vehicul poate fi respins doar dacă media aritmetică a cel puțin ultimelor trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită. Această medie poate fi calculată ignorând orice măsurătoare care se abate semnificativ de la media măsurată sau poate rezulta din orice alt calcul statistic care țină seama de dispersia valorilor măsurate. Statele membre pot limita numărul ciclurilor de testare. 5. Pentru a evita testările inutile, statele membre pot respinge vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mari decât valorile limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre pot admite vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mici decât valorile limită				

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8.3 Suprimarea interferenței electromagnetice					
Interferența radio (X)(2)		Orice nerespectare a cerințelor(1).	X		
8.4 Alte elemente legate de mediu					
8.4.1 Scurgeri de lichide		Orice scurgere excesivă de lichid, în afară de apă, care poate afecta negativ mediul înconjurător sau care reprezintă un factor de risc în ce privește siguranța altor participanți la trafic. Formare constantă de picături, care constituie un risc foarte mare		X	X
9. INSPECȚII SUPLIMENTARE PRIVIND VEHICULELE DIN CATEGORIILE M2 ȘI M3 PENTRU TRANSPORTUL PASAGERILOR					
9.1. Uși					
9.1.1 Uși de intrare și ieșire	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Funcționare defectuoasă.		X	
		(b) Stare deteriorată. Poate provoca răniri	X	X	
		(c) Comandă urgență defectă.		X	
		(d) Comandă la distanță a ușilor sau dispozitive de avertizare defecte.		X	
		(e) Neconforme cu cerințele ⁽¹⁾ . Lățime insuficientă a ușii	X	X	
9.1.2 Ieșiri de urgență	Inspecție vizuală și în timpul funcționării (dacă este cazul).	(a) Funcționare defectuoasă.		X	
		(b) Indicatoare ilizibile pentru ieșirile de urgență Indicatoare lipsă pentru ieșirile de urgență	X		
		(c) Lipsa ciocanului pentru spart geamurile.	X		
		(d) Neconforme cu cerințele ⁽¹⁾ . Lățime insuficientă sau acces blocat	X	X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
9.2. Sistem de dezaburire și dezgheț (X)(2)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Funcționare necorespunzătoare. Afectează operarea în siguranță a vedicului	X		
		(b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord		X	X
		(c) Dejivrare defectă (dacă este obligatorie).		X	
9.3. Sistem de ventilație și de încălzire (X)(2)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	(a) Funcționare defectuoasă. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord	X		
		(b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord		X	X
9.4. Scaune					
9.4.1 Scaune pentru călători (inclusiv scaune pentru personalul însoțitor)	Inspecție vizuală	Strapontine (dacă sunt permise) neautomate Blochează o ieșire de urgență	X		
9.4.2 Scaunul conducătorului auto (cerințe suplimentare)	Inspecție vizuală	a) Dispozitive speciale defecte, cum ar fi protecția antireflexie Câmpul vizual diminuat	X		
		b) Protecție pentru conducătorul auto nesigură sau neconformă cu cerințele(1). Poate provoca răniri	X		
9.5. Iluminatul interior și dispozitivele de ghidare (X)(2)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării.	Dispozitiv defect sau neconform cu cerințele ⁽¹⁾ Nu funcționează deloc	X		

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

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu handicap(X)(2)					
9.11.1 Uși, rampe și lifturi	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	(a) Funcționare defectuoasă. Siguranța este afectată	X	X	
		(b) Stare deteriorată. Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri.	X	X	
		(c) Comandă defectă. Siguranța este afectată	X	X	
		(d) Dispozitiv(e) de avertizare defect(e). Nu funcționează deloc	X	X	
		(e) Neconform cu cerințele ⁽¹⁾ .		X	
9.11.2 Sistemul de blocare a scaunului rulant	Inspecție vizuală și în timpul funcționării, dacă este cazul.	(a) Funcționare defectuoasă. Siguranța este afectată	X	X	
		(b) Stare deteriorată. Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri.	X	X	
		(c) Comandă defectă. Siguranța este afectată	X	X	
9.11.3 Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale absente sau neconforme cu cerințele ⁽¹⁾		X	

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
9.12. Alte echipamente speciale (X)(2)					
9.12.1. Instalații de preparare a alimentelor	Inspecție vizuală	(a) Instalație neconformă cu cerințele ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Instalație deteriorată în așa măsură încât utilizarea sa ar putea deveni periculoasă.		X	
9. 12.2. Instalație sanitară	Inspecție vizuală	Instalație neconformă cu cerințele ⁽¹⁾ .	X		
		Poate provoca răniri.		X	
9.12.3 Alte dispozitive (de exemplu, sisteme audio-vizuale)	Inspecție vizuală	Neconforme cu cerințele ⁽¹⁾ .	X		
		Funcționarea în siguranță a vehiculului este afectată.		X	

PRECIZĂRI:

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

ANEXA III

[A fost fuzionată cu anexa II]

ANEXA IV

CONȚINUTUL MINIM AL UNUI CERTIFICAT ITP

Certificatul ITP emis în urma unei inspecții tehnice vizează cel puțin următoarele elemente, precedate de codurile armonizate corespunzătoare ale Uniunii:

- (1) Numărul de identificare al vehiculului (numărul VIN sau numărul de șasiu);
- (2) Numărul plăcii de înmatriculare a vehiculului și simbolul statului de înmatriculare;
- (3) Locul și data inspecției;
- (4) Citirea contorului de parcurs la data efectuării inspecției, dacă este disponibilă;
- (5) Categoria vehiculului, dacă este disponibilă;
- (6) Deficiențele identificate și categoria lor;
- (7) Rezultatele inspecției tehnice;
- (8) Data următoarei inspecții tehnice sau a expirării certificatului actual, în cazul în care aceste informații nu sunt furnizate prin alte mijloace;
- (9) Numele organismului sau centrului de inspecție și semnătura sau identificarea inspectorului responsabil de inspecție;
- (10) Alte informații.

ANEXA V

CERINȚE MINIME PRIVIND INFRASTRUCTURA ȘI ECHIPAMENTELE DE INSPECȚIE PENTRU ITP

I - Instalațiile și echipamentele

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

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

sau

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

- 6) Un instrument de înregistrare a decelerării, instrumentele care nu măsoară continuu trebuind să înregistreze/stocheze măsurătorile cel puțin de 10 ori pe secundă;
- 7) Instalații pentru încercarea sistemelor de frânare pneumatice, cum ar fi manometre, conectori și furtunuri;
- 8) Un dispozitiv de măsurare a sarcinii pe punte/pe roată pentru a determina sarcinile pe punte (instalații opționale pentru măsurarea sarcinii pe două roți, cum ar fi platforme de cântărire pe fiecare roată și platforme de cântărire pe fiecare ax);
- 9) Un dispozitiv de detectare a jocului excesiv la articulațiile suspensiei fără ridicarea punții, care trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- a) Dispozitivul trebuie prevăzut cu cel puțin două plăci acționate electric care să poată fi mișcate în sens opus atât pe direcția longitudinală, cât și pe cea transversală;
 - (b) Mișcarea plăcilor trebuie să fie controlabilă de către operatorul aflat la postul de inspecție;
 - (c) Pentru vehiculele cu masa de peste 3,5 tone, plăcile trebuie să respecte următoarele cerințe tehnice:
 - Mișcare longitudinală și transversală de cel puțin 95 mm;
 - Viteza mișcării longitudinale și transversale între 5 cm/s și 15 cm/s;
- 11) Un sonometru din clasa II, în cazul în care se măsoară nivelul sonor;
- 12) Un analizor gaze cu 4 senzori, în conformitate cu Directiva 2004/22/CE privind mijloacele de măsurare ⁹;
- 13) Un dispozitiv de măsurare a coeficientului de absorbție cu suficientă precizie;
- 14) Un dispozitiv de focalizare a luminii care permite verificarea orientării farurilor în conformitate cu dispozițiile privind orientarea farurilor (lămpilor) autovehiculelor (Directiva 76/756/CEE), diferența dintre aprins și stins trebuie să poată fi sesizată cu ușurință pe timp de zi (nu în lumina directă a soarelui);
- 15) Un dispozitiv de măsurare a adâncimii profilului anvelopelor;
- 17) Un dispozitiv de conectare la interfața electronică a vehiculului, precum un instrument de scanare OBD;
- 18) Un dispozitiv de detectare a pierderilor de GPL/GNC/GNL, în cazul în care sunt inspectate astfel de vehicule.

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

II – Calibrarea echipamentelor utilizate la măsurători

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

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

⁹ JO L 135, 30.4.2004, p.1

TABELUL I

Echipamente <u>minime</u> necesare pentru efectuarea ITP																					
Vehicule	Masa maximă:	Categoria		Echipamente necesare pentru fiecare element enumerat la punctul (I)																	
				1	2	3	4	[...]	6	7	8	9	[...]	11	12	13	14	15	[...]	17	18
1. Motociclete ¹⁰																					
		L1e	B	x										x	x		x	x		x	
		L3e,L4e	B	x										x	x		x	x		x	
		L3e,L4e	D	x										x		x	x	x		x	
		L2e	B	x	x									x	x		x	x		x	
		L2e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L5e	B	x	x									x	x		x	x		x	
		L5e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L6e	B	x	x									x	x		x	x		x	
		L6e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L7e	B	x	x									x	x		x	x		x	
		L7e	D	x	x									x		x	x	x		x	
2. Vehicule pentru transportul persoanelor																					
	Până la 3 500 kg	M1,M2	B	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	Până la 3 500 kg	M1,M2	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	> 3 500 kg	M2,M3	B	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	> 3 500 kg	M2,M3	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	
3. Vehicule pentru transportul de mărfuri																					
	Până la 3 500 kg	N1	B	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	Până la 3 500 kg	N1	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	> 3 500 kg	N2,N3	B	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	> 3 500 kg	N2,N3	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	

¹⁰ Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive sunt incluse în scop de orientare.

Vehicle	Categoria	Echipamente necesare pentru fiecare element enumerat la punctul (I)																	
4. Vehicule speciale derivate dintr-un vehicul din categoria N, T5																			
	Până la 3 500 kg	N1	B	x	x		x							x	x		x	x	
	Până la 3 500 kg	N1	D	x	x		x							x		x	x	x	
	> 3 500 kg	N2,N3, T5	B	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N2,N3, T5	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x	
5. Remorci ¹¹	Până la 750 kg	O1		x													x		
	> 750 - 3 500 kg	O2		x	x		x										x		
	> 3 500 kg	O3,O4		x	x	x			x	x	x	x					x		

1) B...benzină; D... diesel

¹¹ Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive sunt incluse în scop de orientare.

ANEXA VI

CERINȚE MINIME PRIVIND COMPETENȚA, FORMAREA ȘI CERTIFICAREA INSPECTORILOR

1. Competența

Înainte de autorizarea unui solicitant pentru un post de inspector ITP, statele membre sau autoritățile competente trebuie să verifice dacă solicitantul:

- (a) deține o înțelegere și cunoștințe certificate în materie de vehicule rutiere, în următoarele domenii:
 - mecanică
 - dinamică
 - dinamica vehiculului
 - motoarele cu ardere internă
 - materiale și prelucrarea materialelor
 - electronică
 - electricitate
 - componentele electronice ale vehiculului
 - aplicații IT
- (b) are cel puțin trei ani de experiență documentată sau, echivalent acestei experiențe, mentorat sau studii documentate, precum și formare adecvată în domeniul vehiculelor rutiere menționat anterior.

2. Formarea inițială și ulterioară

Statele membre sau autoritățile competente trebuie să asigure că inspectorii beneficiază de formarea inițială și ulterioară corespunzătoare sau de examinarea adecvată, inclusiv de elementele teoretice și practice, pentru a fi autorizați să efectueze inspecții tehnice periodice.

Conținutul minim al formării inițiale și ulterioare sau al examinării adecvate trebuie să includă următoarele subiecte:

- (a) Formarea inițială sau examinarea adecvată

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

- (i) tehnologia vehiculului:
 - sisteme de frânare

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

(ii) metode de inspecție

(iii) evaluarea deficiențelor;

(iv) cerințe legale aplicabile privind starea vehiculului în vederea omologării;

(v) cerințe legale privind inspecția tehnică periodică;

(vi) dispoziții administrative privind omologarea, înmatricularea și inspecția tehnică periodică a vehiculelor

(vii) aplicații IT folosite în procedura de inspecție și în cea administrativă.

(b) Formare ulterioară sau examinare adecvată

Statele membre se asigură că inspectorii urmează periodic o formare de actualizare a cunoștințelor sau beneficiază de o examinare adecvată, asigurată de statul membru sau de un centru de formare autorizat de către statul membru.

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

3. Certificatul de competență

Certificatul sau documentele echivalente care se eliberează unui inspector autorizat să efectueze ITP trebuie să cuprindă cel puțin informațiile de mai jos:

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

ANEXA VII

ORGANISME DE SUPRAVEGHERE

Normele și procedurile referitoare la organismele de supraveghere instituite de statele membre în conformitate cu articolul 13 trebuie să acopere următoarele cerințe minime:

1. Sarcinile și activitățile organismelor de supraveghere

Organismele de supraveghere trebuie să îndeplinească cel puțin următoarele sarcini:

- (a) Supravegherea centrelor de inspecție:
 - să verifice dacă sunt îndeplinite cerințele minime referitoare la incintă și echipamente;
 - să verifice cerințele obligatorii aplicabile entității autorizate;
- (b) Verificarea formării și examinării inspectorilor:
 - verificarea pregătirii inițiale a inspectorilor;
 - verificarea pregătirii ulterioare periodice a inspectorilor;
 - formare periodică ulterioară a examinatorilor din cadrul organismului de supraveghere;
 - efectuarea sau supravegherea examinării.
- (c) Auditul
 - preauditarea centrului de inspecție înainte de autorizare;
 - reauditarea periodică a centrului de inspecție;
 - audit special dacă se constată existența unor nereguli;
 - auditul centrului de formare/examinare.
- (d) Monitorizarea, prin intermediul utilizării de măsuri precum următoarele:
 - reinspectarea unui eșantion statistic reprezentativ din vehiculele inspectate;
 - verificări incognito (în calitate de client?) (cu sau fără utilizarea unui vehicul defect);
 - analiza rezultatelor inspecțiilor tehnice periodice (metode statistice);
 - încercări în urma contestației
 - examinarea plângerilor.
- (e) Validarea rezultatelor măsurărilor ITP

- (f) Propunerea de retragere sau suspendare a autorizațiilor centrelor de inspecție și/sau a autorizațiilor inspectorilor:
- în caz de nerespectare a cerințelor importante de autorizare;
 - în cazul depistării unor nereguli majore;
 - în cazul unor rezultate negative repetate la audit;
 - în cazul pierderii bunei reputații.

2. Cerințe referitoare la organismul de supraveghere

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

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

3. Conținutul normelor și procedurilor

Fiecare stat membru sau autoritate competentă dintr-un stat membru trebuie să stabilească normele și procedurile care vor include cel puțin elementele de mai jos:

- (a) Cerințe privind autorizarea și supravegherea centrelor de inspecție:
- cererea de autorizare a unui centru de inspecție;
 - responsabilitățile centrului de inspecție;
 - vizită sau vizite la fața locului înainte de autorizare pentru a se verifica îndeplinirea tuturor cerințelor;
 - autorizarea centrului de inspecție;
 - auditarea/reverificarea periodică a centrelor de inspecție;
 - verificări periodice ale centrelor de inspecție pentru menținerea conformității;
 - verificări sau audituri speciale inopinate ale centrelor de inspecție, pe baza dovezilor;
 - analiza datelor referitoare la inspecții pentru depistarea neconformităților;
 - retragerea sau suspendarea autorizațiilor acordate centrelor de inspecție.

- (b) Inspectorii din centrele de inspecție:
- cerințele pentru a deveni inspector;
 - formarea inițială, formarea ulterioară și examinarea;
 - retragerea sau suspendarea certificării de inspector.
- (c) Echipamente și incinte:
- cerințe pentru echipamentele de inspecție;
 - cerințele pentru incintele în care se desfășoară inspecțiile;
 - cerințe pentru semnalizare;
 - cerințe pentru întreținerea și calibrarea echipamentelor de testare;
 - cerințe pentru sistemele computerizate.
- (d) Organisme de supraveghere:
- competențele organismelor de supraveghere;
 - cerințe pentru personalul organismelor de supraveghere;
 - contestații și plângeri.
-

DECLARAȚIA ITALIEI

„După cum anticipa domnul ministru Ciaccia, exprimându-se în cadrul Consiliului Transporturi, Italia confirmă poziția sa privind propunerea de regulament privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor, referitor la următoarele aspecte:

- forma juridică a instrumentului legislativ, cu privire la care Italia confirmă preferința sa pentru un instrument direct aplicabil în statele membre, cum este regulamentul, pe care îl consideră mai eficace într-un domeniu atât de sensibil precum siguranța;
 - domeniul de aplicare a regulamentului, cu privire la care Italia confirmă preferința sa pentru includerea categoriilor de vehicule L (motociclete) și O2 (remorci).”
-