

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2026

**pentru aprobarea Regulamentului privind controlul
tehnic în trafic al vehiculelor comerciale**

În temeiul art. 8, lit. f) și art. 8¹, lit. c) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr. 11-21 art. 6), cu modificările ulterioare,

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta Hotărâre transpune:

- Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (CELEX:02014L0047), publicată în Jurnalul Oficial nr. L 127/134 din 29.04.2014, astfel cum a fost modificată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021;

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2205 al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic (CELEX: 32017R2205), publicat în Jurnalul Oficial nr. L 314/3 din 30.11.2017.

1. Se aprobă Regulamentul privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale (se anexează).

2. Se desemnează Agenția Națională Transport Auto în calitate de punct de contact al Republicii Moldova responsabil de schimbul de informații cu statele membre ale Uniunii Europene și cu Comisia Europeană, în ceea ce privește aplicarea prezentei hotărâri.

3. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va informa Comisia Europeană despre datele de contact ale punctului de contact desemnat sau despre orice modificare a acestor date.

4. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

5. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data la care sunt îndeplinite condițiile tehnice necesare pentru efectuarea verificărilor în trafic, dar nu mai târziu de data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, cu excepția pct. 39 - 44 care vor intra în vigoare la data aderării.

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

REGULAMENT **privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale**

I. DISPOZIȚII GENERALE ȘI DOMENIUL DE APLICARE

1. Regulamentul privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale (în continuare – *Regulament*) stabilește cerințe minime pentru controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale și stabilește normele aplicabile notificării rezultatelor unui control tehnic în trafic (*în continuare - RSI*) al vehiculelor comerciale care prezintă deficiențe majore sau periculoase comunicate prin intermediul sistemului RSI menționat la pct.10, care circulă pe teritoriul Republicii Moldova, cu scopul îmbunătățirii siguranței circulației și a protecției mediului.

2. Prezentul Regulament se aplică vehiculelor cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h, din următoarele categorii:

2.1. vehicule rutiere proiectate și fabricate pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au mai mult de opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto – categoriile M_2 și M_3 ;

2.2. vehicule rutiere proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile N_2 și N_3 ;

2.3. remorci concepute și construite pentru transportul de mărfuri sau persoane, precum și pentru cazarea de persoane, și cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile O_3 și O_4 ;

2.4. vehicule din categoriile T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b, utilizate în principal pe drumurile publice, în activități comerciale de transport rutier de marfă, cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h;

2.5. vehicule rutiere proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mică de 3,5 tone – categoria N_1 ;

3. În sensul prezentului Regulament sunt utilizate noțiunile din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, precum și se definesc următoarele noțiuni specifice:

3.1. *vehicul* - înseamnă orice autovehicul care nu circulă pe șine;

3.2. *autovehicul* - înseamnă orice vehicul motorizat cu roți care se deplasează prin propriile mijloace, cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;

3.3. *încărcătură* - toate bunurile care ar fi în mod normal plasate în sau pe partea de vehicul rutier, destinată să transporte o sarcină și care nu sunt fixate permanent pe acesta, inclusiv obiectele din elementele de transport, cum ar fi lăzile, cutiile mobile sau containerele, plasate pe vehicule;

3.4. *vehicul înmatriculat într-un stat membru UE* - un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru al Uniunii Europene;

3.5. *deținător al unui certificat de înmatriculare* - persoana fizică sau juridică pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;

3.6. *control tehnic în trafic* - un control tehnic inopinat al vehiculelor comerciale efectuat de autoritatea competentă;

3.7. *drum public* - un drum de utilitate publică generală, altfel cum sunt identificate în art. 2 (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995;

3.8. *inspecție tehnică periodică* - o inspecție în conformitate cu Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, stabilită prin HG 840/2024;

3.9. *certificat de inspecție tehnică periodică* - un raport al inspecției tehnice eliberat de stația de inspecție tehnică, care conține rezultatul inspecției tehnice, efectuate în condițiile HG 840/2024;

3.10. *autoritate competentă* – Agenția Națională Transport Auto este autoritatea/organismul public abilitat de a fi responsabil cu administrarea sistemului de control tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, inclusiv, dacă este cazul, cu efectuarea unor astfel de controale;

3.11. *inspector* - persoană autorizată de autoritatea competentă să efectueze controale tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate;

3.12. *deficiențe* - se referă la defecțiuni tehnice și alte situații de neconformitate constatate în timpul unui control tehnic în trafic;

3.13. *control tehnic în trafic concertat* - control tehnic în trafic întreprins în comun de autoritățile competente din două sau mai multe state;

3.14. *laborator mobil de control* - sistem transportabil de echipamente de inspecție necesare pentru efectuarea de controale tehnice în trafic mai detaliate, operat de inspectori competenți pentru a realiza controale tehnice în trafic mai detaliate;

3.13. *facilitate de control tehnic în trafic desemnată* - o zonă fixă pentru efectuarea controalelor tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate, care poate fi echipată și cu echipamente de inspecție instalate permanent;

3.16. *mesaj RSI* - înseamnă mesajul de notificare în urma unui control tehnic în trafic mai detaliat menționat la pct. 18, transmis prin intermediul sistemului RSI sau al unei alte rețele securizate într-un format structurat, astfel cum se prevede în anexa nr. 6;

3.17. *raport RSI mai detaliat* - înseamnă documentul emis după un control în trafic mai detaliat menționat la pct. 37;

3.18. *stat membru de înmatriculare* - reprezintă statul membru în care este înmatriculat vehiculul sau în cazurile în care vehiculul nu face obiectul înmatriculării în temeiul legislației naționale, în care este pus în circulație.

II. OBLIGAȚII GENERALE

4. Sistemul de control tehnic în trafic include:

4.1. controalele tehnice în trafic inițiale menționate la pct. 15 din Regulament;

4.2. controalele tehnice în trafic mai detaliate menționate la pct. 16 din Regulament.

5. Autoritatea competentă trebuie să asigure un volum minim de controale în trafic, după cum urmează:

5.1. Pentru vehiculele menționate la pct. 2.1, 2.2 și 2.3, numărul total de controale tehnice în trafic, efectuate în fiecare an calendaristic, trebuie să corespundă unei proporții de cel puțin 5% din numărul total al vehiculelor comerciale, care sunt înmatriculate în Registrul de Stat al vehiculelor.

5.2. Informațiile referitoare la vehiculele verificate sunt comunicate Comisiei Europene în conformitate cu pct. 44.1.

6. La selectarea vehiculelor care urmează a fi supuse controlului se va ține cont de profilul de risc al fiecărei întreprinderi, conform criteriilor stabilite în Anexa nr. 1 la prezentul Regulament. Aceste informații se utilizează pentru verificarea mai riguroasă și mai frecventă a întreprinderilor cu un grad de risc ridicat. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc este administrat de autoritatea competentă abilitată, responsabilă de controlul tehnic în trafic a vehiculelor comerciale.

7. În funcție de defecțiunile constatate la vehiculele exploatate de întreprinderi ca urmare a controlului efectuat, defecțiunile se clasifică în funcție de gradul de risc, conform criteriilor stabilite în anexa nr. 2 și, după caz, în anexa nr. 3 la prezentul Regulament.

8. La stabilirea profilului de risc al întreprinderii, se utilizează informația primită de la alte state în temeiul pct. 39.

9. Autoritatea competentă poate organiza inspecții tehnice suplimentare, cu caracter inopinat. Informațiile privind conformitatea cu cerințele tehnice aferente circulației pe drumurile publice obținute din inspecțiile inopinate sunt introduse în sistemul de clasificare a riscului, inclusiv, și pentru a îmbunătăți profilul de risc al unui operator de transport.

10. Pentru a facilita realizarea notificării stabilite la pct. 40, autoritatea competentă realizează schimbul de informații cu alte state printr-un sistem de mesagerie (sistemul RSI) utilizând arhitectura sistemică a sistemului de mesagerie al Registrului european al întreprinderilor de transport rutier. Cerințe minime privind conținutul mesajelor XML în cadrul sistemului prevăzute în anexa nr. 6.

11. În cazul controlului tehnic în trafic:

11.1. La bordul vehiculului trebuie să fie prezent certificatul de inspecție tehnică aferent celei mai recente inspecții tehnice periodice sau o copie a acestuia sau, în cazul unui certificat de inspecție tehnică electronic, o copie certificată a certificatului sau un original al acestuia și raportul întocmit cu ocazia celui mai recent control tehnic în trafic să fie păstrate la bordul vehiculului, dacă sunt disponibile. Autoritatea competentă acceptă dovezi electronice ale unor astfel de inspecții, atunci când informațiile în acest sens sunt accesibile.

11.2. Operatorii de transport și conducătorii unui vehicul supuși unui control tehnic în trafic au obligația să coopereze cu inspectorii și să ofere acces la vehicul, la piesele acestuia și la întreaga documentație relevantă în scopul efectuării controlului.

11.3. Operatorii de transport sunt responsabili să-și mențină vehiculele într-o stare de siguranță și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice, fără a afecta responsabilitățile conducătorilor acestor vehicule.

12. Inspectorii angajați în controlul în trafic al vehiculelor comerciale trebuie să îndeplinească cerințele minime de competență și de formare, inclusiv:

12.1. Să se abțină de la orice fel de discriminare pe considerente care țin de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare ori de punerea în circulație a vehiculului, atunci când selectează vehiculul pentru un control tehnic în trafic și când efectuează controlul.

12.2. Să declare și să fie liberi de orice conflict de interese, care ar putea influența imparțialitatea și obiectivitatea deciziilor sale, atunci când efectuează un control tehnic în trafic.

13. Autoritatea competentă va asigura ca salarizarea/premierea pentru inspecții să nu fie direct legată de rezultatele controalelor tehnice în trafic inițiale sau mai detaliate.

III. PROCEDURILE DE CONTROL

14. Selectarea vehiculelor pentru controlul tehnic inițial în trafic se face cu prioritate pentru vehiculele exploatate de întreprinderi cu un profil de risc ridicat, astfel cum se menționează în pct. 6 din prezentul Regulament. Vehiculele pot fi selectate pentru control și aleatoriu sau atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră sau pentru mediu.

15. Autoritatea competentă se asigură că vehiculele selectate în conformitate cu pct. 14 din Regulament sunt supuse unui control tehnic în trafic inițial. La fiecare control tehnic în trafic inițial al unui vehicul, inspectorul:

15.1. verifică cel mai recent certificat de inspecție tehnică și cel mai recent raport de control tehnic în trafic, dacă sunt disponibile, păstrate la bord, sau dovezile electronice ale acestora în conformitate cu pct. 19;

15.2. efectuează o evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului;

15.3. poate efectua o evaluare vizuală a arimării încărcăturii vehiculului în conformitate cu pct. 25;

15.4. poate efectua verificări tehnice prin orice metodă pe care o consideră adecvată. Aceste verificări tehnice se pot efectua pentru a justifica o decizie de a supune vehiculul unui control tehnic în trafic mai detaliat sau de a solicita ca deficiențele să fie remediate fără întârziere în conformitate cu pct. 29. Inspectorul verifică dacă toate deficiențele indicate în raportul de control tehnic în trafic anterior au fost remediate.

16. Pe baza rezultatului inspecției inițiale, inspectorul decide dacă vehiculul sau remorca acestuia ar trebui supuse unui control tehnic în trafic mai detaliat.

17. Un control tehnic în trafic mai detaliat acoperă elementele enumerate în anexa nr. 2, care sunt considerate necesare și relevante, având în vedere în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a jantelor, a șasiului și a elementelor poluante și metodele recomandate aplicabile verificării acelor elemente.

18. În cazul în care un certificat de inspecție tehnică sau un raport de control tehnic în trafic demonstrează că în cursul ultimelor trei luni a fost controlat unul dintre elementele enumerate în anexa nr. 2, inspectorul nu controlează elementul respectiv, cu excepția cazurilor în care un astfel de control este justificat de existența unei deficiențe evidente.

IV. INSTALAȚIILE DE CONTROL

19. Un control tehnic în trafic mai detaliat se efectuează cu ajutorul unei unități mobile de control sau într-o stație de inspecție tehnică autorizată în condițiile Codului Transporturilor Rutiere nr. 150/2014.

20. Dacă unitatea mobilă de control nu permite efectuarea controlului detaliat, vehiculul supus controlului poate fi deplasat, până în cea mai apropiată stație de inspecție tehnică autorizată care permite efectuarea verificărilor.

21. Unitatea mobilă de control include echipamentele necesare pentru efectuarea unui control tehnic în trafic mai detaliat, printre care echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a eficienței frânării, a direcției, a suspensiei și a elementelor poluante ale vehiculului, după caz. Atunci când unitățile mobile de control tehnic în trafic desemnate nu includ echipamente necesare pentru verificarea unui element indicat la controlul inițial, vehiculul este trimis la stația de inspecție tehnică la care se poate efectua o verificare detaliată a elementului respectiv.

V. CLASIFICAREA DEFICIENȚELOR

22. Pentru fiecare element care urmează să fie inspectat, în anexa nr.2 figurează o listă a posibilelor deficiențe și a gradului de lor gravitate care trebuie folosită în timpul controalelor tehnice în trafic.

23. Deficiențele identificate pe parcursul controalelor tehnice în trafic ale vehiculelor se clasifică în una dintre următoarele categorii:

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

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

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

24. Un vehicul care prezintă deficiențe care se încadrează în mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele menționate la pct. 23 este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la aceleași aspecte verificate, astfel cum sunt definite în domeniul de aplicare al controalelor menționate la pct.1 din anexa nr. 2, poate fi clasificat în categoria următoare de gravitate a deficiențelor dacă se consideră că efectul combinat al acestor deficiențe generează un risc mai mare la adresa siguranței rutiere.

VI. CONTROLUL ARIMĂRII ÎNCĂRCĂTURII

25. În timpul unui control tehnic în trafic, un vehicul poate fi supus unui control al arimării încărcăturii sale în conformitate cu anexa nr. 3, pentru a se asigura că încărcătura este arimată astfel încât să nu afecteze condusul în condiții de siguranță sau să nu reprezinte o amenințare pentru viață,

sănătate, bunuri sau mediu. Pot fi efectuate controale pentru a se verifica dacă în cursul tuturor manevrelor executate în cursul exploatării vehiculului, inclusiv în cazul situațiilor de urgență sau al manevrelor de pornire în pantă:

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

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

26. Fără a aduce atingere cerințelor aplicabile transportului anumitor categorii de bunuri, precum transportarea mărfurilor periculoase sau atransporturilor cu depășirea masei totale, a maselor pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, arimarea încărcăturii și controlul arimării încărcăturii se pot efectua în conformitate cu principiile și, după caz, cu standardele stipulate în secțiunea I din anexa nr. 3. Se poate utiliza cea mai recentă versiune a standardelor stipulate în secțiunea I pct. 5 din anexa nr. 3.

27. Procedurile referitoare la măsurile subsecvente, menționate pct. 29 din Regulament, se pot aplica, de asemenea, în cazul unor deficiențe majore sau periculoase, legate de arimarea încărcăturii.

28. Personalul implicat în controalele legate de arimarea încărcăturii trebuie să beneficieze de o formare profesională în acest sens.

VII. MĂSURI SUBSECVENTE ÎN CAZUL IDENTIFICĂRII UNOR DEFICIENȚE MAJORE SAU PERICULOASE

29. Orice deficiență majoră sau periculoasă identificată în cursul unui control inițial sau al unui mai detaliat, trebuie să fie înlăturată înainte ca vehiculul să fie admis la circulație pe drumurile publice în continuare.

30. În cazul vehiculelor înmatriculate în Republica Moldova, inspectorul poate decide ca vehiculul să fie supus unei inspecții tehnice complete, într-un termen specificat. În cazul vehiculelor înmatriculate într-un alt stat, autoritatea competentă va solicita autorității competente din statul respectiv, prin intermediul punctelor de contact, să efectueze o nouă inspecție tehnică a acestui vehicul. În cazul când vehiculul este înmatriculat într-un stat membru al Uniunii Europene, notificarea către statul membru de înmatriculare se poate efectua utilizând sistemul RSI, în conformitate cu cerințele procedurale și tehnice prevăzute în anexa nr. 6.

31. În cazul oricăror deficiențe care necesită remedierea promptă sau imediată, ca urmare a oricărui risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere, autoritatea competentă va dispune restricționarea sau interzicerea utilizării vehiculului respectiv până la remedierea acestor deficiențe.

32. Utilizarea unui astfel de vehicul poate fi permisă în scopul deplasării lui până la unul dintre cele mai apropiate ateliere unde pot fi reparate aceste deficiențe, cu condiția ca deficiențele periculoase în cauză să fi fost remediate în așa fel încât să îi permită să ajungă la atelierul respectiv și să nu existe niciun risc imediat pentru siguranța membrilor echipajului sau a altor participanți la traficul rutier.

33. În cazul deficiențelor care nu necesită remedierea imediată, autoritatea competentă va stabili condițiile și intervalul de timp rezonabil în care poate fi folosit vehiculul înainte de remedierea deficienței.

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

35. Cheltuielile pentru efectuarea unui control mai detaliat în cadrul unei stații de inspecție tehnică autorizată, se suportă de către autoritatea competentă, în conformitate cu prevederile art. 4, alin. (5) din Legea 131/2012 privind controlul de stat.

VIII. RAPORTUL CONTROLULUI ȘI BAZELE DE DATE PRIVIND CONTROALELE TEHNICE ÎN TRAFIC

36. Pentru fiecare control tehnic în trafic inițial efectuat, inspectorul va completa un formular de control, care va include următoarele date și informații minime:

- 36.1. țara în care este înmatriculat vehiculul;
- 36.2. categoria vehiculului;
- 36.3. rezultatul controlului tehnic în trafic inițial.

37. În cadrul unui control mai detaliat, inspectorul întocmește un proces verbal de control, în conformitate cu anexa nr. 4 din Regulament. Conducătorul auto al vehiculului controlat va primi o copie a procesului verbal al controlului.

38. Inspectorul comunică autorității competente rezultatele controalelor tehnice în trafic mai detaliate la sfârșitul zilei (schimbului) de muncă în care s-a realizat inspecția respectivă. Autoritatea competentă păstrează aceste informații în conformitate cu legislația privind protecția datelor cu caracter personal timp de cel puțin 36 de luni de la data primirii lor.

IX. COOPERAREA ȘI SCHIMBUL DE INFORMAȚII

39. Autoritatea competentă este desemnată ca punct de contact pentru cooperarea și schimbul de informații:

39.1. asigură coordonarea cu punctele de contact desemnate de alte state membre ale Uniunii Europene sau state cu care sunt încheiate acorduri de colaborare în ceea ce privește acțiunile întreprinse în temeiul pct. 40 din Regulament;

39.2. asigură schimbul de date cu Comisia Europeană, conform prevederilor pct. 44 din Regulament;

39.3. asigură, după caz, orice alt schimb de informații și oferă asistență punctelor de contact ale altor state membre.

40. În cazul identificării la un vehicul care nu este înmatriculat în Republica Moldova a deficiențelor majore sau periculoase sau deficiențelor care duc la o restricționare sau la o interdicție de a utiliza vehiculul, punctul de contact din cadrul autorității competente notifică rezultatele controlului respectiv punctului de contact din statul de înmatriculare a vehiculului.

41. Această notificare conține elementele procesului verbal de control tehnic în trafic, conform anexei nr. 4, și este comunicată prin canale electronice autorizate de părți și conform procedurilor stabilite.

42. Atunci când se găsesc deficiențe majore sau periculoase la un vehicul, punctul de contact din cadrul autorității competente va solicita autorității competente din statul membru în care este înmatriculat vehiculul, prin intermediul punctului de contact din acest stat membru sau stat cu care sunt încheiate acorduri de colaborare, să ia măsurile subsecvente corespunzătoare, cum ar fi supunerea vehiculului unei noi inspecții tehnice astfel cum se prevede la pct. 29 din Regulament.

43. Autoritatea competentă, de comun cu autoritățile competente a statelor membre sau statelor cu care sunt încheiate acorduri de colaborare, asigură participarea sa în cadrul activităților comune de control tehnic în trafic concertate.

44. Autoritatea competentă asigură:

44.1. Din doi în doi ani, înainte de 31 martie, comunicarea prin mijloace electronice Comisiei datele colectate referitoare la ultimii doi ani calendaristici și referitoare la vehiculele controlate pe teritoriul său. Respectivele date indică:

- 44.1.1. numărul de vehicule controlate;
- 44.1.2. categoria de vehicule controlate;
- 44.1.3. țara de înmatriculare a fiecărui vehicul controlat;

44.1.4. în cazul controalelor mai detaliate, părțile verificate și elementele cu deficiențe, în conformitate cu pct. 10 din anexa nr. 4.

44.2. Datele și informațiile furnizate de autoritatea competentă vor fi completate în conformitate cu formularul standard de raportare prevăzut în anexa nr. 5.

45. În cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament, se aplică sancțiuni, conform Coduli contravențional nr. 218/2008.

ELEMENTE DE CLASIFICARE ÎN FUNCȚIE DE GRADUL DE RISC

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

Sistemul de clasificare, în funcție de gradul de risc, se bazează pe următorii parametri la stabilirea unui grad de risc pentru întreprinderea în cauză:

- a) numărul de deficiențe;
- b) gravitatea deficiențelor;
- c) numărul de controale tehnice în trafic sau de inspecții tehnice periodice și voluntare;
- d) factorul timp.

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

- a) deficiență periculoasă= 40;
- b) deficiență majoră= 10;
- c) deficiență minoră= 1.

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

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

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

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

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

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

unde,

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

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

$D_{Y1} = (\#DD * 40) + (\#MaD * 10) + (\#MiD * 1)$, pentru anul 1

$\#...$ - numărul de...;

DD - deficiențe periculoase;

MaD - deficiențe majore;

MiD - deficiențe minore;

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

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

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

unde,

AR - punctajul anual de risc;

#... - numărul de ...;

DD - deficiențe periculoase;

MaD - deficiențe majore;

MiD - deficiențe minore;

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

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

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

a) < 30 % risc scăzut;

b) 30 %-80 % risc mediu;

c) > 80 % risc ridicat.

DOMENIUL DE APLICARE AL CONTROALELOR TEHNICE ÎN TRAFIC

1. Aspecte verificate

0. Identificarea vehiculului
1. Echipamentul de frânare
2. Direcția
3. Vizibilitatea
4. Dispozitivele de iluminat și părțile sistemului electric
5. Punți, jante, anvelope, suspensie
6. Șasiu și accesorii șasiu
7. Alte echipamente
8. Elemente poluante
9. Inspecții suplimentare la vehiculele pentru transport de călători din categoriile M₂ și M₃

2. Cerințe privind inspecțiile

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

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

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

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

Inspecțiile se desfășoară cu ajutorul tehnicilor și echipamentelor disponibile în prezent și fără a se folosi unelte pentru a demonta sau îndepărta diferite părți ale vehiculului. Inspecția mai poate include, de asemenea, o verificare a faptului că piesele și componentele vehiculului respectă cerințele de siguranță și de mediu obligatorii care erau în vigoare la momentul omologării sau, dacă este cazul, la momentul post-echipării.

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

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

3. Conținutul inspecției și metodele aplicate, evaluarea deficiențelor vehiculelor

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

Pentru fiecare dintre sistemele și componentele unui vehicul, supuse inspecției, evaluarea deficiențelor se desfășoară în conformitate cu criteriile stabilite în acest tabel, de la caz la caz. Deficiențele care nu sunt enumerate în prezenta anexă se evaluează în ceea ce privește riscurile pe care le pun pentru siguranța rutieră.

Element	Metodă		Motivele respingerii	Clasificarea deficiențelor		
				Minoră	Majoră	Periculoasă
0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI						
0.1. Plăcuțele cu numărul de înmatriculare (dacă sunt obligatorii ¹	Inspecție vizuală	a)	Plăcuță (plăcuțe) de înmatriculare absentă (absente) sau fixată (fixate) atât de nesigur încât riscă să cadă		X	
		b)	Număr absent sau ilizibil		X	
		c)	Neconforme cu documentele vehiculului sau cu registrele		X	
0.2. Identificarea/numărul de șasiu/numărul de serie ale vehiculului	Inspecție vizuală	a)	Absent sau de negăsit		X	
		b)	Incomplet, ilizibil, evident falsificat sau nu corespunde documentelor vehiculului		X	
		c)	Documente ilizibile ale vehiculului sau inexactități materiale	X		
1. SISTEMUL DE FRÂNARE						
1.1. Starea mecanică și funcționare						
1.1.1. Pivotalul pedalei frânei de serviciu/axul levierului manual	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	a)	Pivot prea strâns		X	
		b)	Uzură sau joc excesiv		X	
1.1.2. Starea pedalei/levierului manual și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	a)	Cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă		X	
			Frâna nu poate fi acționată complet sau este blocată			X
	Notă: Vehiculele cu sisteme	b)	Degajare incorectă a comenzii de frână	X		
			Funcționalitatea este afectată		X	

	de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	c)	Cauciucul antiderapant de pe pedala de frână absent, insuficient fixat sau tocit		X	
1.1.3. Pompa de vacuum sau compresorul și rezervoarele	Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru. Se verifică timpul necesar de formare a vidului sau a presiunii aerului pentru atingerea valorii de operare sigure și funcționarea dispozitivului de avertizare, a supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de siguranță	a)	Presiune/vid insuficient pentru asigurarea a cel puțin patru acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos)		X	
			Cel puțin două acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos)			X
		b)	Timpul de formare a presiunii/vidului la valoarea sigură de operare este prea lung față de cerințe ¹		X	
		c)	Supapa de protecție multicircuit sau supapa de decompresie nu funcționează		X	
		d)	Lipsă a etanșeității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile auditiv		X	
		e)	Deteriorare externă care poate afecta funcționarea sistemului de frânare		X	
			Nivelul de performanță a frânei secundare nu este respectat			X
1.1.4. Manometrul sau indicatorul pentru presiune	Verificare prin acționare	Funcționare defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută sau a manometrului		X		
		Este imposibilă identificarea presiunii mici			X	
1.1.5. Supapa de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	a)	Supapă fisurată, deteriorată sau uzată excesiv		X	
		b)	Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură		X	
		c)	Conexiuni insuficient fixate sau lipsa etanșeității în sistem		X	

		d)	Funcționare nesatisfăcătoare		X	
1.1.6. Activator frână de staționare, levier de comandă, mecanism cu clichet frână de staționare, frână de staționare electronică	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	a)	Sistemul de blocare al mecanismului cu clichet funcționează necorespunzător		X	
		b)	Uzură a axului levierului sau a mecanismului cu clichet	X		
			Uzură excesivă		X	
		c)	Cursă prea mare a levierului, indicând un reglaj incorrect		X	
		d)	Activator lipsă, deteriorat sau nefuncțional		X	
		e)	Funcționare incorrectă, 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 acționării sistemului de frânare	a)	Supape deteriorate sau pierderi de aer excesive		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
		b)	Pierdere excesivă de ulei din compresor	X		
		c)	Supapă nesigură sau montată necorespunzător		X	
		d)	Pierdere sau scurgere de lichid de frână		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)	Deconectarea și reconectarea elementelor de cuplare ale sistemului de frână dintre vehiculul tractor și remorcă	a)	Ventil de închidere sau supapă cu etanșare automată defecte	X		
			Funcționalitatea este afectată		X	
		b)	Ventil de închidere sau supapă prost fixată sau montată necorespunzător	X		
			Funcționalitatea este afectată		X	
		c)	Pierderi excesive de aer		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
		d)	Funcționare defectuoasă		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
1.1.9. Acumulator/rezervor de presiune	Inspecție vizuală	a)	Rezervor ușor deteriorat sau corodat	X		
			Rezervor foarte deteriorat, corodat sau neetanș		X	

		b)	Dispozitivul de purjare nu funcționează		X	
		c)	Rezervor prost fixat sau montat necorespunzător		X	
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (pentru sisteme hidraulice)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	a)	Servomecanism frână defect sau ineficace		X	
			Nu funcționează			X
		b)	Cilindrul principal defect, dar frâna încă funcționează		X	
			Cilindru principal defect sau neetanș			X
		c)	Cilindrul principal nesigur, dar frâna încă funcționează		X	
			Cilindru principal nesigur			X
		d)	Cantitate insuficientă de lichid de frână, sub marcajul MIN	X		
			Cantitatea de lichid de frână este considerabil sub marcajul MIN		X	
			Lichidul de frână nu este vizibil			X
		e)	Capacul de la rezervorul cilindrului principal lipsește	X		
1.1.11. Conducte de frână rigide	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	f)	Martorul lichidului de frână aprins sau defect	X		
		g)	Funcționare incorectă a dispozitivului de avertizare în cazul unui nivel insuficient de lichid de frână	X		
		a)	Risc iminent de fisurare sau rupere			X
		b)	Lipsa etanșeității conductelor sau a racordurilor (la sistemele de frânare pneumatice)		X	
			Lipsa etanșeității conductelor sau a racordurilor (la sisteme de frânare hidraulice)			X
		c)	Conducte deteriorate sau excesiv de corodate		X	
			Afectează funcționarea frânelor ca urmare a blocajelor sau a riscului iminent de			X

			scurgere			
		d)	Conducte plasate greșit	X		
			Risc de producere a unei avarii		X	
1.1.12. Furtunuri flexibile de frână	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	a)	Risc iminent de fisurare sau rupere			X
		b)	Furtunuri deteriorate, cu puncte de fricțiune, răsucite sau prea scurte	X		
			Furtunuri deteriorate sau cu puncte de fricțiune		X	
		c)	Lipsa etanșeității furtunurilor sau a racordurilor (la sistemele de frânare pneumatice)		X	
			Lipsa etanșeității furtunurilor sau a racordurilor (la sistemele de frânare hidraulice)			X
		d)	Umflare exagerată a furtunului sub presiune		X	
			Cablu deteriorat			X
		e)	Porozitatea furtunurilor		X	
1.1.13. Garnituri și plăcuțe de frână	Inspecție vizuală	a)	Garnituri sau plăcuțe excesiv de uzate (la nivelul marcajului minim)		X	
			Garnituri sau plăcuțe excesiv de uzate (marcajul minim nu este vizibil)			X
		b)	Garnituri sau plăcuțe ancrasate (cu ulei, unsoare etc.)		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
		c)	Garnituri sau plăcuțe lipsă sau montate în mod greșit			X
1.1.14. Tamburi și discuri de frână	Inspecție vizuală	a)	Tambur sau disc uzat		X	
			Tambur sau disc excesiv de zgâriat, crăpat, nesigur sau spart			X
		b)	Tambur sau disc ancrasat (cu ulei, unsoare etc.)		X	
			Funcționarea frânei este grav afectată			X

		c)	Tambur sau disc care lipsește			X
		d)	Platou spate nesigur		X	
1.1.15. Cabluri de frână, levier și conexiuni, tije de acționare	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	a)	Cabluri deteriorate sau cu noduri		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
		b)	Componente excesiv de uzate sau corodate		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
		c)	Cablu, tijă sau îmbinare fixată nesigur		X	
		d)	Ghid de cablu defect		X	
		e)	Restricționarea mișcării libere ale elementelor sistemului de frânare		X	
		f)	Mișcare anormală a pârghiilor/cuplajului indicând reglarea incorectă sau uzura excesivă		X	
1.1.16. Servomotor frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	a)	Servomotor frână fisurat sau deteriorat		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
		b)	Servomotor frână neetans		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
		c)	Servomotor frână nesigur sau montat necorespunzător		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
		d)	Servomotor frână excesiv de corodat		X	
			Riscă să se fisureze			X
		e)	Cursă insuficientă sau prea mare a pistonului sau a mecanismului cu membrană		X	
			Funcționarea frânei este afectată (lipsa rezervei de mișcare)			X
		f)	Înveliș de protecție contra prafului deteriorat	X		
			Lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia		X	

1.1.17. Regulator automat al frânării în funcție de sarcină	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	a)	Cuplaj defect		X	
		b)	Cuplaj incorect reglat		X	
		c)	Blocarea sau nefuncționarea regulatorului (funcționare ABS)		X	
			Blocarea sau nefuncționarea regulatorului			X
		d)	Lipsa regulatorului (dacă este necesar)			X
		e)	Lipsa plăcuței cu date	X		
		f)	Date ilizibile sau neconforme cu cerințele ¹	X		
1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocului	Inspecție vizuală	a)	Dispozitiv de reglare deteriorat, blocat sau cu mișcare anormală, excesiv de uzat sau reglat incorect		X	
		b)	Dispozitiv de reglare defect		X	
		c)	Dispozitiv de reglare instalat incorect sau înlocuit		X	
1.1.19. Frâna de încetinire (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie)	Inspecție vizuală	a)	Racorduri sau montări nesigure	X		
			Funcționalitatea este afectată		X	
1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii	Deconectarea cuplării sistemului de frânare între vehiculul tractor și remorcă	b)	Sistem defect în mod evident sau absent		X	
			Sistemul de frânare al remorcii nu funcționează automat dacă este deconectată cuplarea			X
1.1.21. Sistem de frânare complet	Inspecție vizuală	a)	Alte dispozitive ale sistemului (de exemplu, pompă antigel, uscător de aer etc.) deteriorate la exterior sau excesiv corodate, astfel încât afectează sistemul de frânare		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
		b)	Pierderi de aer sau de antigel	X		
			Funcționalitatea sistemului este afectată		X	
		c)	Componente prost fixate sau montate în mod necorespunzător		X	
		d)	Modificare nesigură a oricărei componente ³		X	

			Funcționarea frânei este afectată			X
1.1.22. Racorduri diagnoză (dacă au fost prevăzute din construcție sau sunt obligatorii)	Inspecție vizuală	Absente			X	
1.1.23. Frânare inerțială	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	Eficientă insuficientă			X	
1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu						
1.2.1. Performanță (E)	În timpul unei testări efectuate pe un aparat de testare frâne, frânele sunt acționate în mod progresiv până la puterea maximă	a)	Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți		X	
			Forță de frânare inexistentă pe una sau pe mai multe roți			X
		b)	Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 70 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă		X	
			Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 50 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte în cazul punților directoare			X
		c)	Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	
		d)	Întârziere anormală la frânarea oricăreia dintre roți		X	
		e)	Fluctuație excesivă a forței de frânare în cursul fiecărei turații complete a roții		X	
1.2.2. Eficiență (E)	Testare efectuată pe un aparat de testare frâne la masa prezentată sau, dacă acest lucru nu este posibil din considerente tehnice, cu	Coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori ² :				
		Categoriile M1, M2 și M3: 50 % ³			X	
		Categoria N1: 45 %				
		Categoriile N2 și N3: 43 % ⁴				

	vehiculul în mișcare, utilizându-se un instrument de înregistrare a decelării ¹	Categoriile O3 și O4: 40 % ⁵				
		Mai puțin de 50 % din valorile de mai sus atinse				X
1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) (dacă este acționată printr-un sistem separat)						
1.3.1. Performanță (E)	Dacă sistemul de frânare secundar este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1	a)	Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți		X	
			Forță de frânare inexistentă pe una sau pe mai multe roți			X
		b)	Forța de frânare a oricăreia dintre roți este mai mică de 70 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă		X	
			Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 50 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte în cazul punților directoare			X
		c)	Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	
1.3.2. Eficiență (E)	Dacă sistemul de frânare secundar este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.2	Forța de frânare mai mică de 50 % ⁶ din performanța prevăzută a frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2 în raport cu masa maximă autorizată			X	
		Mai mică de 50 % din valorile forței de frânare de mai sus atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării				X
1.4. Performanța și eficiența frânei de staționare						
1.4.1. Performanță (E)	A se acționa frâna în timpul unei testări pe un aparat de testare frâne	Frână nefuncțională pe o parte sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă			X	

		Mai mică de 50 % din valorile forței de frânare menționate la punctul 1.4.2 atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării				X
1.4.2. Eficiență (E)	Testare efectuată cu un aparat de testare frâne. Dacă nu este posibil, atunci printr-un test rutier cu ajutorul unui instrument de înregistrare a decelerării	Pentru toate categoriile de vehicule, un coeficient de frânare de cel puțin 16 % în raport cu masa maximă auto rizată sau, pentru autovehicule, de cel puțin 12 % în raport cu masa maximă combinată autorizată a vehiculului, luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare			X	
		Mai mică de 50 % din valorile coeficienților de frânare de mai sus atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării				X
1.5. Performanța frânei de încetinire	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, verificări destinate să stabilească dacă sistemul funcționează	a)	Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemelor de frânare pe evacuare)		X	
		b)	Sistemul nu funcționează		X	
1.6. Sistem de frânare cu anti blocare (ABS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a)	Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare		X	
		b)	Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
		c)	Senzorii de viteză din roată sunt absenți sau deteriorați		X	
		d)	Instalație electrică deteriorată		X	
		e)	Alte componente sunt absente sau deteriorate		X	
		f)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
1.7. Sistem electronic de frânare (EBS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a)	Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare		X	
		b)	Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
		c)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	

		d)	Conectorul între vehiculul tractor și remorcă incompatibil sau lipsă			X
1.8. Lichid de frână	Inspecție vizuală	Lichid de frână contaminat sau sedimentat		X		
		Risc iminent de avarie				X
2. DIRECȚIE						
2.1. Stare mecanică						
2.1.1. Starea mecanismului de direcție	Inspecția vizuală a modului de funcționare a mecanismului de direcție în timp ce volanul este rotit	a)	Palierul arborelui răsucit sau caneluri uzate		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
		b)	Palierul arborelui excesiv de uzat		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
		c)	Mișcare excesivă a palierului arborelui		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
d)	Lipsa etanșeității		X			
	Formare de picături			X		
2.1.2. Fixarea casetei de direcție	Inspecția vizuală a modului de fixare a casetei de direcție pe șasiu în timp ce volanul este rotit în sensul acelor de ceasornic și în sens invers	a)	Fixarea necorespunzătoare a casetei de direcție		X	
			Fixare periculos de slăbită sau joc relativ vizibil față de șasiu/caroserie			X
		b)	Găuri de fixare în șasiu ovalizate		X	
			Fixare foarte defectuoasă			X
		c)	Șuruburile de fixare absente sau rupte		X	
			Fixare foarte defectuoasă			X
		d)	Caseta de direcție spartă		X	
			Stabilitatea sau fixarea casetei este afectată			X
2.1.3. Starea conexiunilor sistemului de direcție	Inspecția vizuală a componentelor sistemului de direcție în timp ce volanul este rotit în sensul acelor de ceasornic și în sens invers	a)	Mișcare relativă între componente care ar trebui să fie fixe		X	
			Mișcare excesivă sau risc de desprindere			X
		b)	Uzură excesivă a articulațiilor		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X

	pentru identificarea gradului de uzură și a fisurilor și pentru a evalua gradul de siguranță	c)	Componente sparte sau deformat		X	
			Afectează funcționarea			X
		d)	Absența dispozitivelor de blocare		X	
		e)	Aliniere greșită a componentelor (de exemplu, bara de conexiune sau bara de comandă a direcției)		X	
		f)	Modificare nesigură ³		X	
			Afectează funcționarea			X
		g)	Învelișul de protecție contra prafului stricat sau deteriorat	X		
			Învelișul de protecție contra prafului absent sau deteriorat excesiv		X	
2.1.4. Funcționare conexiunilor sistemului de direcție	Inspecția vizuală a componentelor sistemului de direcție în timp ce volanul este rotit cu roțile pe sol și cu motorul pornit (servodirecție) în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pentru identificarea gradului de uzură și a fisurilor și pentru a evalua gradul de siguranță	a)	La acționarea sistemului de direcție se produce ciocnirea cu un element fix al șasiului		X	
		b)	Limitatoarele de cursă nu funcționează sau lipsesc		X	
2.1.5. Servodirecție	Se verifică sistemul de direcție în ceea ce privește etanșeitatea și nivelul lichidului de frână din rezervor (dacă este vizibil). Cu roțile pe sol și cu motorul pornit, se verifică dacă sistemul de servodirecție funcționează	a)	Scurgere de lichid		X	
		b)	Cantitate insuficientă de lichid (sub marcajul MIN)		X	
			Capacitate a rezervorului insuficientă			X
		c)	Mecanismul nu funcționează		X	
			Direcția este afectată			X
		d)	Mecanism crăpat sau nesigur		X	
			Direcția este afectată			X
		e)	Aliniere necorespunzătoare sau ciocnirea componentelor		X	
			Direcția este afectată			X

		f)	Modificare nesigură ³		X	
			Direcția este afectată			X
		g)	Cabluri/furtunuri deteriorate, corodate excesiv		X	
			Direcția este afectată			X
2.2. Volanul, coloana și bara de direcție						
2.2.1. Starea volanului	Cu roțile pe sol, se împinge și se trage volanul în linie cu coloana, se împinge volanul în diferite direcții perpendiculare pe coloană. Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor universale	a)	Mișcare relativă între volan și coloana de direcție, indicând o fixare insuficientă		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
		b)	Lipsa dispozitivului de reținere pe butucul volanului		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
		c)	Butucul, coroana sau spițele volanului fisurate sau prost fixate		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
		d)	Modificare nesigură ³		X	
2.2.2. Coloană de direcție și amortizoare de direcție	Se împinge și se trage volanul în linie cu coloana, se împinge volanul în diferite direcții perpendiculare pe coloană. Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor universale	a)	Joc excesiv al centrului volanului în sus sau în jos		X	
		b)	Joc excesiv radial al centrului volanului în raport cu coloana		X	
		c)	Cuplaj flexibil deteriorat		X	
		d)	Fixare defectuoasă		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
		e)	Modificare nesigură ³			X
2.3. Joc direcție	Cu motorul în funcțiune pentru vehiculele cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se învâрте ușor volanul în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pe cât posibil fără a	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			X	

	mișca roțile. Inspecția vizuală a mișcării libere	Siguranța este afectată				X
2.4. Aliniament roți (X) ²	Inspecție vizuală	Roți în mod evident nealiniată		X		
		Deplasarea în linie dreaptă afectată; stabilitatea direcțională afectată			X	
2.5. Platformă cu punte directoare pentru remorci	Inspecție vizuală sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție	a)	Componentă ușor deteriorată		X	
			Componentă puternic deteriorată sau fisurată			X
		b)	Joc excesiv		X	
			Deplasarea în linie dreaptă afectată; stabilitatea direcțională afectată			X
		c)	Fixare defectuoasă		X	
			Fixare foarte defectuoasă			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)	Nefuncționarea asistenței electrice		X	
		c)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
3. VIZIBILITATE						
3.1. Câmpul vizual	Inspecție vizuală de pe scaunul conducătorului auto	Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului auto care nu poate privi clar în față sau în lateral (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz		X		
		Suprafața de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile			X	
3.2. Starea geamurilor	Inspecție vizuală	a)	Sticlă fisurată sau decolorată sau panou transparent (dacă este permis) (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbrize	X		

			Zona de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile		X	
		b)	Sticlă sau panou transparent (inclusiv folie reflectorizantă sau ușor colorată) neconforme cu cerințele ¹ (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz)	X		
			Suprafața de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile		X	
		c)	Sticlă sau panou transparent în stare inacceptabilă		X	
			Vizibilitatea în zona de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz grav afectată			X
3.3. Oglinzi sau dispozitive retrovizoare	Inspecție vizuală	a)	Oglindă sau dispozitiv lipsă sau nemontat în conformitate cu cerințele ¹ (există cel puțin două dispozitive retrovizoare)	X		
			Mai puțin de două dispozitive retrovizoare disponibile		X	
		b)	Oglindă sau dispozitiv deteriorat sau insuficient fixat	X		
			Oglindă sau dispozitiv nefuncțional, grav deteriorat, nesigur sau insuficient fixat		X	
		c)	Câmp vizual necesar neacoperit		X	
3.4. Ștergătoare de parbriz	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Ștergătoarele nu funcționează sau lipsesc		X	
		b)	Lamelele de șters defecte	X		
			Lamelele de șters lipsesc sau sunt în mod evident defecte		X	
3.5. Spălătoare de parbriz	Inspecție vizuală și prin acționare		Spălătoarele nu funcționează corespunzător (lichidul de spălat lipsește, dar pompa funcționează sau jetul de apă nu este bine aliniat)	X		

		Spălătoarele nu funcționează		X	
3.6. Sistem de dezaburire (X) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	Sistem nefuncțional sau în mod evident defect	X		
4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE					
4.1. Faruri					
4.1.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Lumină/sursă de lumină defectă sau lipsă (lumini/ surse de lumină multiple; în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează)	X	
			Lumină/sursă de lumină unică; în cazul LED, vizibilitate foarte afectată		X
		b)	Defecțiune ușoară a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)	X	
			Defecțiune gravă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)		X
		c)	Lampă fixată nesigur		X
4.1.2. Aliniere	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Aliniere greșită flagrantă a farurilor		X
		b)	Sursă de lumină montată incorect		X
4.1.3. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele ¹ (număr de faruri iluminate concomitent)	X	
			Luminozitatea maximă admisă în partea din față este depășită		X
		b)	Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată		X
4.1.4. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹		X
		b)	Dispersoare sau sursă de lumină		X

			obstrucționate, reducând luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise			
		c)	Sursă de lumină și lampă incompatibile		X	
4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și prin acționare, dacă este posibil	a)	Dispozitivul nu funcționează		X	
		b)	Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto		X	
4.1.6. Dispozitiv de spălare a farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și prin acționare, dacă este posibil	Dispozitivul nu funcționează		X		
		În cazul lămpilor cu descărcare în gaze rarefiate			X	
4.2. Lumini de poziție față și spate, lămpi laterale de gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi						
4.2.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Sursă de lumină defectă		X	
		b)	Dispersoare defecte		X	
		c)	Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
4.2.2. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹		X	
			Lămpile de poziție spate și lămpi laterale de gabarit pot fi oprite dacă farurile sunt aprinse		X	
		b)	Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată		X	
		4.2.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele ¹	X
Lumină roșie în față sau albă în spate; luminozitate puternic redusă					X	
b)	Dispersoare sau sursă de lumină obstrucționate, reducând luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise			X		
	Lumină roșie în față sau albă în spate; luminozitate puternic redusă					

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

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

cerințelor ¹			cerințele ¹			
		b)	Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹	X		
4.6. Lămpi de marșarier						
4.6.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Sursă de lumină defectă	X		
		b)	Dispersoare defecte	X		
		c)	Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
4.6.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele ¹		X	
		b)	Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹		X	
4.6.3. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹		X		
		Lampa de marșarier se poate aprinde atunci când schimbătorul de viteză se află în altă poziție decât marșarier			X	
4.7. Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate						
4.7.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate	X		
		b)	Sursă de lumină defectă (sursă de lumină multiplă)	X		
			Sursă de lumină defectă (sursă unică de lumină)		X	
		c)	Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
4.7.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹		X		
4.8. Catadioptri, marcaje de vizibilitate (reflectorizante) și plăcuțe de marcaj spate						
4.8.1. Stare		a)	Echipament reflectorizant defect sau deteriorat	X		

			Este afectată capacitatea de reflecție		X	
		b)	Reflector fixat nesigur	X		
			Riscă să cadă		X	
4.8.2. Respectarea cerințelor ¹			Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconforme cu cerințele ¹		X	
			Absenți sau reflectând culoarea roșie în față sau culoarea albă în spate			X
4.9. Martori obligatorii pentru echipamentul de iluminare						
4.9.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare		Nu funcționează	X		
			Nu funcționează pentru lumina de drum sau pentru lampa de ceață spate		X	
4.9.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare		Neconformitate cu cerințele ¹	X		
4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă	Inspecția vizuală: dacă este posibil, se examinează continuitatea electrică a conexiunii	a)	Componente fixe atașate nesigur	X		
			Dulie cu fixare defectuoasă		X	
		b)	Izolație stricată sau deteriorată	X		
			Riscă să provoace un scurtcircuit		X	
		c)	Funcționare necorespunzătoare a conexiunilor electrice ale remorcii sau ale vehiculului tractor		X	
			Luminile de frână ale remorcii nu funcționează deloc			X
4.11. Cablaj electric	Inspecție vizuală, inclusiv (dacă este cazul) în interiorul compartimentului motor	a)	Cablaj nesigur sau securizat necorespunzător	X		
			Legături slăbite, contact cu margini ascuțite, risc de deconectare a conectorilor		X	
			Cablajul poate intra în contact cu piesele calde, cu piesele care se învârtesc sau cu solul, conectorii (piese necesare pentru frânare, direcție) debransați			X
		b)	Cablajul ușor deteriorat	X		
			Cablajul grav deteriorat		X	

			Cablaj extrem de deteriorat (elemente necesare pentru frânare, direcție)			X	
		c)	Izolație stricată sau deteriorată	X			
			Riscă să provoace un scurtcircuit			X	
			Risc iminent de incendiu, de formare de scântei				X
4.12. Catadioptri și lămpi facultative (X) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Lampă/catadioptru nemontat(ă) în conformitate cu cerințele ¹	X			
			Emiterea/reflectarea unei lumini roșii în față sau a unei lumini albe în spate		X		
		b)	Nefuncționarea lămpii în conformitate cu Cerințele ¹	X			
			Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă; emiterea unei lumini roșii în față sau a unei lumini albe în spate		X		
			c)	Lampă/catadioptru atașat nesigur	X		
				Risc foarte mare de desprindere		X	
4.13. Baterie (baterii) de acumulatori	Inspecție vizuală	a)	Nesigură	X			
			Fixată necorespunzător; riscă să provoace un scurtcircuit		X		
		b)	Lipsă a etanșeității	X			
			Pierderi de substanțe periculoase		X		
		c)	Comutator defect (dacă este obligatoriu)		X		
		d)	Siguranțe defecte (dacă sunt obligatorii)		X		
		e)	Ventilație necorespunzătoare (dacă este obligatorie)		X		
5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE							
5.1. Punți							
5.1.1. Punți (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt	a)	Punte fisurată sau deformată			X	
		b)	Fixare nesigură pe vehicul		X		

	disponibili, detectori de joc al roților		Stabilitate afectată, funcționalitate afectată: mișcare semnificativă față de dispozitivele de fixare		X
		c)	Modificare nesigură ³	X	
			Stabilitate afectată, funcționalitate afectată, distanță față de alte piese ale vehiculului sau gardă la sol insuficientă		X
5.1.2. Fuzete (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților. Se aplică o forță verticală sau laterală la fiecare roată și se constată gradul de mișcare dintre fuzetă și raza axului	a)	Fuzetă fisurată		X
		b)	Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bușelor	X	
			Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X
		c)	Mișcare excesivă între fuzetă și puntea rigidă	X	
			Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X
		d)	Joc al pivotului fuzetei în punte	X	
			Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X
5.1.3. Rulmenți roată (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților. Se aplică o forță laterală sau verticală la fiecare roată și se constată gradul de ridicare a roții față de fuzetă	a)	Joc excesiv al unui rulment	X	
			Stabilitate direcțională afectată; pericol de distrugere		X
		b)	Rulment roată prea strâns, blocat	X	
			Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere		X
5.2.1. Butuc	Inspecție vizuală	a)	Prezon sau piuliță de fixare a roților absentă sau slăbită	X	
			Fixare lipsă sau slabă în măsură să afecteze foarte grav siguranța rutieră		X
		b)	Butucul uzat sau deteriorat	X	
			Butucul uzat sau deteriorat în așa măsură încât este afectată fixarea roților		X

5.2.2. Jante	Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal	a)	Fisură sau defect de sudură			X
		b)	Montare necorespunzătoare a inelelor de reținere a anvelopelor		X	
			Riscă să cadă			X
		c)	Jantă deformată sau uzată excesiv		X	
			Fixarea sigură pe butuc este afectată; fixarea sigură a anvelopei este afectată			X
		d)	Dimensiunea, proiectarea tehnică, compatibilitatea sau tipul jantei neconform cu cerințele ¹ și afectează siguranța rutieră		X	
5.2.3. Jante	Inspecție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi	a)	Dimensiunea anvelopei, indicele de încărcare, marca de omologare sau indicele de viteză neconforme cu cerințele ¹ și susceptibile să afecteze siguranța rutieră		X	
			Indice de încărcare sau de viteză insuficient pentru utilizarea efectivă, anvelopa atinge alte părți fixe ale vehiculului și periclitează condusul în siguranță			X
		b)	Anvelopele de pe aceeași punte sau de pe roțile jumelate sunt de mărimi diferite		X	
		c)	Anvelopele de pe aceeași punte au o construcție diferită (radială/diagonală)		X	
		d)	Anvelope grav deteriorate sau tăiate		X	
			Corzi vizibile sau deteriorate			X
		e)	Indicatorul de uzură a profilului anvelopelor devine expus		X	
			Adâncimea profilului pneurilor neconformă cu cerințele ¹			X
		f)	Anvelopa se freacă de alte componente (dispozitive flexibile anti împrăscare)	X		
			Anvelopa se freacă de alte componente (nu este periclitat condusul în siguranță)		X	

		g)	Anvelopele reșapate neconforme cu cerințele ¹		X	
			Stratul de protecție a corzilor afectat			X
5.3. Sistemul de suspensie						
5.3.1. Arcuri și stabilizatori (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	a)	Arcuri atașate necorespunzător la șasiu sau punte		X	
			Mișcare relativă vizibilă, fixări foarte slăbite			X
		b)	O componentă a arcului deteriorată sau fisurată		X	
			Foaia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate			X
		c)	Lipsă arc		X	
			Foaia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate			X
		d)	Modificare nesigură ³		X	
			Distanța insuficientă față de alte piese ale vehiculului; sistem de arcuri nefuncțional			X
5.3.2. Amortizoare	Inspecție vizuală	a)	Amortizoare fixate necorespunzător pe șasiu sau punte	X		
			Amortizor slăbit		X	
		b)	Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșeități sau funcționare necorespunzătoare		X	
		c)	Amortizor absent		X	
5.3.3. Tuburi pentru arborele cardanic, brațe suspensie dreapta față, brațe triunghiulare și brațe de suspensie (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	a)	Fixare necorespunzătoare a componentei pe șasiu sau punte		X	
			Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată			X
		b)	Componentă deteriorată sau corodată excesiv		X	
			Stabilitatea unei componente afectată sau componentă ruptă			X

		c)	Modificare nesigură ³		X	
			Distanță insuficientă față de alte piese ale vehiculului; sistem nefuncțional			X
5.3.4. Articulații suspensie (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	a)	Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bușelor sau a articulațiilor		X	
			Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată			X
		b)	Învelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav	X		
			Învelișul de protecție contra prafului absent sau rupt		X	
5.3.5. Suspensie pneumatică	Inspecție vizuală	a)	Sistem nefuncțional			X
		b)	Componente defecte, modificate sau deteriorate astfel încât afectează funcționarea sistemului		X	
			Funcționarea sistemului grav afectată			X
		c)	Răsuflare audibilă a sistemului		X	
		d)	Modificare nesigură		X	
6. ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU						
6.1. Șasiu sau cadru și accesorii						
6.1.1. Stare generală	Inspecție vizuală	a)	Ruptură sau deformare ușoară a lonjeroanelor sau a traverselor		X	
			Ruptură sau deformare gravă a lonjeroanelor sau a traverselor			X
		b)	Plăci de strângere sau legături nesigure		X	
			Majoritatea legăturilor slăbite; rezistență insuficientă a pieselor			X
		c)	Coroziune excesivă care afectează rigiditatea ansamblului		X	
			Rezistență insuficientă a pieselor			X
6.1.2. Țevi de evacuare și amortizoare de zgomot	Inspecție vizuală	a)	Sistem de evacuare nesigur sau neetanș		X	
			Gazele pătrund în cabină sau în habitacul		X	

		b)	Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul			X
6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)	Inspecție vizuală cu ajutorul dispozitivelor de detectare a scurgerilor în cazul sistemelor GPL/GNC/GNL	a)	Rezervor sau conducte nesigure, creând un risc deosebit de incendiu			X
		b)	Scurgeri de combustibil sau capacul de la rezervor absent sau inefficient		X	
			Risc de incendiu; pierdere excesivă de materiale periculoase			X
		c)	Conducte uzate din cauza frecării	X		
			Conducte deteriorate		X	
		d)	Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire (dacă este obligatoriu)		X	
		e)	Risc de incendiu din cauza: - scurgerilor de combustibil - rezervorului de combustibil sau sistemului de eșapament protejat necorespunzător; - stării compartimentului motorului.			X
		f)	Sistem GPL/GNC/GNL sau de hidrogen neconform cu cerințele, oricare dintre părțile sistemului este defectă ¹			X
6.1.4. Bare de protecție, dispozitive de protecție laterală și dispozitive de protecție anti împănare	Inspecție vizuală	a)	Fixare incorectă sau deteriorare care poate cauza răniri la zgâriere sau contact		X	
			Piese care riscă să cadă; funcționalitate grav afectată			X
		b)	Dispozitiv în mod evident neconform cu cerințele ¹		X	
6.1.5. Suport pentru roata de rezervă (dacă este prevăzut din construcție)	Inspecție vizuală	a)	Suport în stare precară	X		
		b)	Suport fisurat sau nesigur		X	
		c)	O roată de rezervă nefixată sigur pe suport		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X

6.1.6. Cuplare mecanică și echipament de remorcare (+E)	Inspecție vizuală a uzurii și operării corecte, cu atenție specială la montarea fiecărui dispozitiv de securitate și/sau cu utilizarea unor calibre de măsură	a)	Componente deteriorate, defecte sau crăpate (în cazul în care nu sunt utilizate)		X	
			Componente deteriorate, defecte sau crăpate (dacă sunt în uz)			X
		b)	Uzură excesivă a unei componente		X	
			Peste limita de uzură			X
		c)	Fixare defectuoasă		X	
			Orice dispozitiv de cuplare slăbit, cu un risc foarte mare de desprindere			X
		d)	Lipsa ori funcționarea necorespunzătoare a dispozitivelor de siguranță		X	
		e)	Nefuncționarea oricărui indicator de cuplare		X	
		f)	Obstrucționarea plăcii cu numărul de înmatriculare sau a oricărei lămpi (atunci când nu sunt aprinse)	X		
			Placa cu numărul de înmatriculare ilizibilă (când nu este în uz)		X	
		g)	Modificare nesigură ³ (piese auxiliare)		X	
			Modificare nesigură ³ (piese principale)			X
		h)	Cuplare prea slabă, incompatibilă sau dispozitiv de cuplare neconform cu cerințele			X
6.1.7. Transmisie	Inspecție vizuală	a)	Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau absent		X	
			Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau lipsă, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav			X
		b)	Palierle arborilor de transmisie uzate excesiv		X	
			Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare			X
		c)	Uzură excesivă a articulațiilor cardanice		X	

			sau a lanțurilor/curelelor de transmisie			
			Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare			X
		d)	Cuplaje flexibile deteriorate		X	
			Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare			X
		e)	Arbore deteriorat sau îndoit		X	
		f)	Carcasa lagărului fisurată sau nesigură		X	
			Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare			X
		g)	Învelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav	X		
			Învelișul de protecție contra prafului absent sau rupt		X	
		h)	Modificare ilegală a transmisiei		X	
6.1.8. Suport motor	Inspecție vizuală	Elemente de fixare deteriorate și avariate evident și grav			X	
		Elemente de fixare slăbite sau rupte				X
6.1.9 Performanta motorului (X) ²	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a)	Unitate de comandă modificată, afectând siguranța și/ sau mediul		X	
		b)	Modificarea mediul motorului, afectând siguranța și/sau mediul			X
6.2. Cabină conducător auto și caroserie						
6.2.1. Stare	Inspecție vizuală	a)	Panou fixat necorespunzător sau deteriorat sau element care poate provoca răniri		X	
			Riscă să cadă			X
		b)	Montant nesigur		X	
			Stabilitate afectată			X
		c)	Permite pătrunderea emisiilor de gaze de la motor sau de evacuare		X	
			Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul			X
		d)	Modificare nesigură ³		X	

			Distanță insuficientă față de piesele care se învârtesc sau sunt în mișcare și față de carosabil		X
6.2.2. Montare	Inspecție vizuală	a)	Caroserie sau cabină nesigură	X	
			Stabilitate afectată		X
		b)	Caroserie/cabină centrată necorespunzător pe șasiu	X	
		c)	Fixare nesigură sau inexistentă a caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse și dacă este simetrică	X	
			Fixare nesigură sau lipsa fixării caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav		X
		d)	Coroziune excesivă în punctele de fixare pe caroseria integrală	X	
			Stabilitate afectată		X
6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor	Inspecție vizuală	a)	Ușă care nu se deschide sau nu se închide corespunzător	X	
		b)	Ușă care se poate deschide inopinat sau care nu rămâne închisă (uși glisante)	X	
			Ușă care se poate deschide inopinat sau care nu rămâne închisă (uși batante)		X
		c)	Ușă, balamale, dispozitiv de asigurare sau montant deteriorați	X	
			Ușă, balamale, dispozitiv de asigurare sau montant slăbit sau lipsă		X
6.2.4. Podea	Inspecție vizuală		Podea nesigură sau foarte deteriorată	X	
			Stabilitate insuficientă		X
6.2.5. Scaunul conducătorului auto	Inspecție vizuală	a)	Scaun cu structură defectă	X	
			Scaun fixat necorespunzător		X
		b)	Funcționare necorespunzătoare a mecanismului de reglare	X	

			Scaunul este mobil sau spătarul scaunului nu poate fi fixat			X
6.2.6. Alte scaune	Inspecție vizuală	a)	Scaune defecte sau nesigure (piese auxiliare)	X		
			Scaune defecte sau nesigure (piese principale)		X	
		b)	Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele ¹	X		
			Numărul de scaune autorizat este depășit; dispunere neconformă cu autorizația		X	
6.2.7. Comenzi de conducere	Inspecție vizuală și prin acționare	Funcționare incorectă a oricărei comenzi necesare pentru funcționarea în siguranță a vehiculului			X	
		Funcționarea în condiții de siguranță este afectată				X
6.2.8. Treptele cabinei	Inspecție vizuală	a)	Treaptă nesigură	X		
			Stabilitate insuficientă		X	
		b)	Treaptă aflată într-o stare susceptibilă de a provoca utilizatorilor răniri		X	
6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare	Inspecție vizuală	a)	Fixarea altor instalații sau echipamente defectuoasă		X	
		b)	Accesorii sau echipamente neconforme cu cerințele ¹	X		
			Piese montate riscă să producă răniri; siguranța este afectată		X	
		c)	Neetanșeitarea echipamentelor hidraulice	X		
			Pierdere foarte mare de materiale periculoase		X	
6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive anti împrăscare	Inspecție vizuală	a)	Absente, slăbite sau foarte corodate	X		
			Riscă să producă răniri; riscă să cadă		X	
		b)	Distanță insuficientă față de anvelope/roți (dispozitivele anti împrăscare)	X		

			Distanță insuficientă față de anvelope/roți (apărători de noroi)		X	
		c)	Neconformitate cu cerințele ¹	X		
			Acoperire insuficientă a benzii de rulare a anvelopelor		X	
7. ALTE ECHIPAMENTE						
7.1. Centuri de siguranță/catarama și sisteme de reținere						
7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală	a)	Punctul de fixare deteriorat excesiv		X	
			Stabilitate afectată			X
		b)	Fixarea slăbită		X	
7.1.2. Starea centurilor de siguranță/cataramelor	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Centura de siguranță obligatorie absentă sau nemontată		X	
		b)	Centură de siguranță deteriorată	X		
			Orice tăietură sau semn de supratensionare		X	
		c)	Centură de siguranță neconformă cu Cerințele ¹		X	
		d)	Deteriorarea sau funcționarea incorectă a cataramei centurii de siguranță		X	
7.1.3. Limitatorul sarcinii la centura de siguranță	Inspecție vizuală și/sau interfeței electronice prin utilizarea interfeței electronice	a)	Lipsa evidentă sau nepotrivirea limitatorului sarcinii cu vehiculul în cauză		X	
		b)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a)	Lipsa evidentă a dispozitivului de pretensionare sau nepotrivirea acestuia cu vehiculul		X	
		b)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.1.5. Airbaguri	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a)	Lipsa evidentă a airbagurilor sau nepotrivirea acestora cu vehiculul		X	

		b)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
		c)	Airbag în mod evident nefuncțional		X	
7.1.6. Sisteme SRS	Inspecție vizuală a MIL și/sau utilizarea interfeței electronice prin utilizarea interfeței electronice	a)	Martorul indicator de defecțiuni al SRS indică o funcționare defectuoasă a sistemului		X	
		b)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.2. Extinctor (X) ²	Inspecție vizuală	a)	Absent		X	
		b)	Neconformitate cu cerințele ¹	X		
			Dacă este obligatoriu (de exemplu, pentru taxiuri, autobuze, autocare etc.)		X	
7.3. Încuietori și dispozitiv antifurt	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Dispozitivul este defect și nu împiedică conducerea vehiculului	X		
		b)	Defect		X	
			Închidere sau blocare inopinată			X
7.4. Triunghi reflectorizant (dacă este obligatoriu) (X) ²	Inspecție vizuală	a)	Absent sau incomplet	X		
		b)	Neconformitate cu cerințele ¹	X		
7.5. Trusă de prim ajutor (dacă este obligatorie) (X) ²	Inspecție vizuală	Lipsă, incompletă sau neconformă cu cerințele ¹		X		
7.6. Cală (cale) de roată (prisme) (dacă sunt obligatorii) (X) ²	Inspecție vizuală	Lipsă sau în stare precară, stabilitate insuficientă sau dimensiune prea mică			X	
7.7. Dispozitive de avertizare acustică	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Nu funcționează corespunzător	X		
			Complet nefuncționale		X	
		b)	Comandă nesigură	X		
		c)	Neconformitate cu cerințele ¹	X		
			Sunetul emis riscă să fie confundat cu cel al sirenelor oficiale		X	

7.8. Vitezometru	Inspecție vizuală sau prin acționare în timpul unui control în trafic sau prin mijloace electronice	a)	Nemontat conform cerințelor ¹	X		
			Lipsește (în cazul în care este prevăzut)		X	
		b)	Funcționare defectuoasă	X		
			Nu funcționează deloc		X	
		c)	Insuficient iluminat	X		
			Nu poate fi iluminat		X	
7.9. Tahograf (dacă este prevăzut din construcție/obligatoriu)	Inspecție vizuală	a)	Nemontat conform cerințelor ¹		X	
		b)	Nefuncțional		X	
		c)	Sigilii defecte sau absente		X	
		d)	Placă de instalare absentă, ilizibilă sau expirată		X	
		e)	Falsificare sau manipulare evidentă		X	
		f)	Mărimea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare		X	
7.10. Dispozitiv limitator de viteză (dacă este prevăzut/necesar) (+E)	Inspecție vizuală și prin acționare dacă echipamentul este disponibil	a)	Nemontat conform cerințelor ¹		X	
		b)	Evident nefuncțional		X	
		c)	Limita de viteză incorect fixată (dacă este verificată)		X	
		d)	Sigilii defecte sau absente		X	
		e)	Placă lipsă sau ilizibilă		X	
		f)	Dimensiunea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare		X	
7.11. Odometru (dacă este disponibil) (X) ²	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a)	Manipulare evidentă (fraudă) pentru a reduce kilometrajul sau pentru a reprezenta în mod greșit kilometrajul unui vehicul		X	
		b)	Nefuncționare evidentă		X	
7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC), dacă este prevăzut/obligatoriu	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a)	Senzorii de viteză roată lipsă sau deteriorați		X	
		b)	Instalație electrică deteriorată		X	
		c)	Alte componente sunt absente sau deteriorate		X	

(X) ²		d)	Deteriorare sau nefuncționare corespunzătoare a comutatorului		X	
		e)	Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al ESC indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
		f)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
8. ELEMENTE POLUANTE						
8.1. Zgomot						
8.1.1 Sistem de eliminare a zgomotului (+E)	Evaluare subiectivă (doar dacă inspectorul nu consideră că nivelul de zgomot este la limita acceptată, situație în care poate fi efectuată o măsurare a zgomotului emis de un vehicul staționar cu ajutorul unui sonometru)	a)	Nivelurile sonore depășesc nivelurile maxime permise de cerințe ¹		X	
		b)	O parte a sistemului de suprimare a zgomotului fixată necorespunzător, este deteriorată, montată incorect, lipsă sau alterată în mod evident și poate afecta nivelurile de zgomot		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
8.2. Gaze de evacuare						
8.2.1. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin scânteie						
8.2.1.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală	a)	Echipamentul de control al gazelor montat de constructor este absent, modificat sau evident defect		X	
		b)	Scurgeri de gaze care ar afecta măsurătorile emisiilor		X	
		c)	MIL nu urmează secvență corectă		X	
8.2.1.2. Emisii de gaze (E)	Pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și	a)	Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de constructor		X	

	Euro V ⁷ : - Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele ¹ sau citirea OBD. Testul țevii de eșapament reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare. Pe baza evaluării echivalenței și ținând seama de legislația privind omologarea de tip, statele membre pot autoriza utilizarea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe; - Pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 6 și Euro VI ⁸ : Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare conform cerințelor ¹ sau prin citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe ¹ ; - Măsurătorile nu se aplică în cazul motoarelor în doi timpi; - Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de testare.	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 a primei utilizări, specificată în cerințe 1; ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor: - la ralanti: 0,5 %; - la turație ridicată la ralanti: 0,3 %; sau - la ralanti: 0,3 % ⁷ ; - la turație ridicată la ralanti: 0,2 %, în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe ⁱ .		X	
		c)	Coeficientul lambda nu se încadrează în seria de valori de $1 \pm 0,03$ sau nu este conform cu specificațiile producătorului		X	
		d)	Citirea OBD indică o funcționare defectuoasă semnificativă		X	
		e)	Măsurătorile prin teledetecție indică o neconformitate semnificativă		X	
8.2.2. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin compresie						
8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de	Inspecție vizuală	a)	Echipamentul de control al emisiilor instalat de constructor este absent sau în		X	

evacuare			mod evident defect			
		b)	Scurgeri de gaze care ar afecta măsurătorile emisiilor		X	
		c)	MIL nu urmează secvența corectă		X	
		d)	Reactiv insuficient, după caz		X	
8.2.2.2. Opacitate. Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exonerate de această obligație	Pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro V⁷: - Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD. Testul țevii de eșapament reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare. Pe baza evaluării echivalenței, statele membre pot autoriza utilizarea OBD în conformitate cu recomandările producă torului și cu alte cerințe Pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 6 și Euro VI⁸: - Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării) cu	a)	Pentru vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe ⁱ ,			
			Opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului aplicată pe vehicul		X	

	schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe ¹				
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.	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 : 1,5m ^{-1, 9} ; sau 0,7m ^{-1, 10}		X	
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 de ulei să fie de cel puțin 80 °C sau temperatura				X	

	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 se purjează prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.					
	Procedura de încercare: 1. Motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să se afle la turația de ralanti înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele diesel ale vehiculelor grele, aceasta înseamnă să se aștepte cel puțin 10 secunde după eliberarea pedalei de accelerație. 2. Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de	c)	Măsurătorile prin teledetecție indică o neconformitate semnificativă		X	

	acclerație trebuie să fie apăsată complet, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim al pompei de injecție. 3. În timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de constructor ori, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor din categoriile M2, M3, N2 și N3, trebuie să fie de cel puțin două secunde. 4. Un vehicul poate fi respins doar dacă media aritmetică a cel puțin ultimelor trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită. Această medie poate fi calculată ignorând					
--	---	--	--	--	--	--

	orice măsurătoare care se abate semnificativ de la media măsurată sau poate rezulta din orice alt calcul statistic care ține seama de dispersia valorilor măsurate. Statele membre pot limita numărul ciclurilor de încercare. 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. Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de testare.					
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			X	

		Formare constantă de picături, care constituie un risc foarte mare			X
9. INSPECȚII SUPLIMENTARE PRIVIND VEHICULELE DIN CATEGORIILE M2 ȘI M3 PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI					
9.1. Ușile					
9.1.1. Uși de intrare și ieșire	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Funcționare defectuoasă		X
		b)	Stare deteriorată	X	
			Poate provoca răniri		X
		c)	Comandă urgență defectă		X
		d)	Comandă la distanță a ușilor sau dispozitive de avertizare defecte		X
9.1.2. Ieșiri de urgență	Inspecție vizuală și în timpul funcționării (dacă este cazul)	a)	Funcționare defectuoasă		X
		b)	Indicatoare ilizibile pentru ieșirile de urgență	X	
			Indicatoare lipsă pentru ieșirile de urgență		X
		c)	Lipsa ciocanului pentru spart geamurile	X	
		d)	Acces blocat		X
9.2. Sistem de dezaburire și degivrare (X) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Funcționare necorespunzătoare	X	
			Afectează funcționarea în siguranță a vehiculului		X
		b)	Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul		X
			Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul		
		c)	Degivrare defectă (dacă este obligatorie)		X
9.3. Sistem de ventilație și de încălzire (X) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	a)	Funcționare defectuoasă	X	
			Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord		X
		b)	Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul		X
			Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul		
					X

9.4. Scaune						
9.4.1. Scaune pentru călători (inclusiv scaune pentru personalul însoțitor și sisteme de siguranță pentru copii, atunci când este cazul)	Inspecție vizuală	Strapontine (dacă sunt permise) neautomate		X		
		Blochează o ieșire de urgență			X	
9.4.2. Scaunul conducătorului auto (cerințe suplimentare)	Inspecție vizuală	a)	Dispozitive speciale defecte, cum ar fi protecția anti reflexie	X		
			Câmpul vizual diminuat		X	
		b)	Protecție pentru conducătorul auto nesigură	X		
			Poate provoca răniri		X	
9.5. Iluminatul interior și dispozitivele de ghidare (X) ²	Inspecție vizuală și prin activare	Dispozitiv defectuos		X		
		Nu funcționează deloc			X	
9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare	Inspecție vizuală	a)	Podea nesigură		X	
			Stabilitate afectată			X
		b)	Bare sau mânere de susținere defecte	X		
			Fixate necorespunzător sau inutilizabile		X	
9.7. Scări și trepte	Inspecție vizuală și prin activare (atunci când este cazul)	a)	Stare deteriorată	X		
			Avariate		X	
			Stabilitate afectată			X
		b)	Funcționare necorespunzătoare a scărilor retractabile		X	
9.8.Sistem de comunicare cu călătorii (X) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	Sistem defect		X		
		Nu funcționează deloc			X	
9.9. Notificări (X) ²	Inspecție vizuală	a)	Notificări lipsă, eronate sau ilizibile	X		
			Informații false		X	
9.10. Cerințe privind transportul copiilor (X) ²						
9.10.1. Ușile	Inspecție vizuală	Siguranța ușilor neconformă cu cerințele ¹ privind acest tip de transport			X	

9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă	X		
9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă (X) ²					
9.11.1. Uși, rampe și lifturi	Inspecție vizuală și prin activare	a)	Funcționare defectuoasă	X	
			Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X
		b)	Stare deteriorată	X	
			Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri		X
		c)	Comandă (comenzi) defectă (defecte)	X	
			Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X
9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant	Inspecție vizuală și prin activare, dacă este cazul	d)	Dispozitive) de avertizare defecte)	X	
			Nu funcționează deloc		X
		a)	Funcționare defectuoasă	X	
			Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X
		b)	Stare deteriorată	X	
			Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri		X
9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	c)	Comandă (comenzi) defectă (defecte)	X	
			Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X
			Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă		X

¹ Eficiența procentuală a frânării se calculează divizând efortul total de frânare obținut la aplicarea frânei cu greutatea vehiculului sau, în cazul semiremorcilor, cu suma maselor pe punte, și multiplicând apoi rezultatul cu 100.

² Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive sunt incluse în scop de orientare.

³ 48 % pentru vehiculele neechipate cu ABS sau cu omologare de tip dinainte de 1 octombrie 1991.

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

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

⁶ 2,2 m/s² pentru vehiculele din categoriile N 1, N 2 și N 3.

Note:

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

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

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

^E Pentru verificarea acestui element trebuie utilizat un echipament.

CERINȚE FAȚĂ DE ARIMAREA ÎNCĂRCĂTURII

I. Principiile de arimare a încărcăturii

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

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

II. Inspecția arimării încărcăturii

1. Clasificarea deficiențelor

Deficiențele sunt clasificate în una dintre următoarele categorii de deficiențe:

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

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

2. Metodele de control

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

3. Clasificarea deficiențelor

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

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

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

În cazul unui transport care intră sub incidența Directivei 95/50/CE a Consiliului din 6 octombrie 1995 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L 249, 17.10.1995, p. 35), se pot aplica cerințe mai specifice.

Tabelul 1. Norme care pot fi aplicate în cursul unui control al arimării încărcăturii

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

10.1	Peretele frontal (dacă este utilizat pentru arimarea încărcăturii)			
10.1.1	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii sau deformată		X	
	Piesă fisurată, care poate afecta integritatea compartimentului de marfă			X
10.1.2	Rezistență insuficientă (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		X	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			X
10.2	Pereții laterali (dacă sunt utilizați pentru arimarea încărcăturii)			
10.2.1	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii, deformată, stare nesatisfăcătoare a balamalelor sau a dispozitivelor de închidere		X	
	Piesă fisurată; balamale sau dispozitive de închidere absente sau nefuncționale			X
10.2.2	Rezistență insuficientă a suportului (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		X	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			X
10.2.3	Panourile pereților laterali, stare nesatisfăcătoare		X	
	Piesă fisurată			X
10.3	Peretele posterior (dacă este utilizat pentru arimarea încărcăturii)			
10.3.1	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii, deformată, stare nesatisfăcătoare a balamalelor sau a dispozitivelor de închidere		X	
	Piesă fisurată; balamale sau dispozitive de închidere absente sau nefuncționale			X
10.3.2	Rezistență insuficientă a suportului (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		X	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			X
10.4	Stâlpi de susținere (dacă sunt utilizați pentru arimarea încărcăturii)			
10.4.1	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii sau deformată ori fixată insuficient pe vehicul		X	
	Piesă fisurată; fixare instabilă pe vehicul			X
10.4.2	Rezistență insuficientă sau deficiență de proiectare		X	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			X
10.5	Puncte de ancorare (dacă sunt utilizate pentru arimarea încărcăturii)			
10.5.1	Stare nesatisfăcătoare sau deficiență de proiectare		X	
	Nu poate rezista forțelor de ancorare necesare			X
10.5.2	Număr insuficient		X	
	Număr insuficient pentru a rezista forțelor de ancorare necesare			X
10.6	Structuri speciale necesare (dacă sunt utilizate pentru arimarea încărcăturii)			
10.6.1	Stare nesatisfăcătoare, deteriorată		X	
	Piesă fisurată; nu poate rezista forțelor de reținere			X
10.6.2	Inadecvate pentru încărcătura transportată		X	
	Lipsă			X
10.7	Podea (dacă este utilizată pentru arimarea încărcăturii)			
10.7.1	Stare nesatisfăcătoare, deteriorată		X	
	Piesă fisurată; Nu poate susține încărcătura			X
10.7.2	Coeficient de încărcare insuficient		X	
	Nu poate susține încărcătura			X
20	Metode de arimare			
20.1	Zăvorâre, blocare și ancorare directă			
20.1.1	Arimarea directă a încărcăturii (blocare)			
20.1.1.1	Distanță prea mare până la peretele frontal, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii		X	
	Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui			X
20.1.1.2	Distanță laterală prea mare până la peretele lateral,		X	

	dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii			
	Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui			X
20.1.1.3	Distanță prea mare până la peretele posterior, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii		X	
	Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui			X
20.1.2	Dispozitive de arimare precum șine pentru arimare, grinzi de arimare, plăci și pene de arimare în față, în lateral și în spate			
20.1.2.1	Fixare necorespunzătoare pe vehicul	X		
	Fixare insuficientă		X	
	Nu pot rezista forțelor de reținere, slabe			X
20.1.2.2	Fixare neadecvată	X		
	Fixare insuficientă		X	
	Complet ineficiente			X
20.1.2.3	Echipamentul de arimare nu este suficient de adecvat		X	
	Echipamentul de arimare este complet inadecvat			X
20.1.2.4	Metoda aleasă pentru arimarea ambalajului nu este optimă		X	
	Metoda aleasă este complet inadecvată			X
20.1.3	Arimare directă cu plase și prelate			
20.1.3.1	Starea plaselor și a prelatelor (eticheta lipsește/este deteriorată, însă dispozitivul se află încă în stare bună)	X		
	Dispozitivele de reținere a încărcăturii sunt deteriorate		X	
	Dispozitivele de reținere a încărcăturii sunt grav deteriorate și nu mai sunt adecvate pentru utilizare			X
20.1.3.2	Rezistență insuficientă a plaselor și a prelatelor		X	
	Capacitate mai mică de 2/3 din forțele de reținere necesare			X
20.1.3.3	Strângere insuficientă a plaselor și a prelatelor		X	
	Strângerea nu este capabilă să suporte 2/3 din forțele de rețineri necesare			X
20.1.3.4	Plasele și prelatele nu sunt suficient de adecvate pentru fixarea încărcăturii		X	
	Complet inadecvate			X
20.1.4	Separarea și umplerea unităților de încărcare sau a spațiilor libere			
20.1.4.1	Caracterul inadecvat al unității de separare și umplere		X	
	Separare sau spații libere prea mari			X
20.1.5	Ancorarea directă (orizontală, transversală, diagonală, cu chingi și carabine de ancorare)			
20.1.5.1	Forța de fixare necesară inadecvată		X	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			X
20.2	Arimare prin frecare			
20.2.1	Atingerea forței de reținere necesare			
20.2.1.1	Forța de reținere necesară inadecvată		X	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			X
20.3	Dispozitive utilizate de arimare a încărcăturii			
20.3.1	Caracterul inadecvat al dispozitivelor de arimare a încărcăturii		X	
	Dispozitiv complet inadecvat			X
20.3.2	Eticheta (de exemplu, pe placă/remorca supusă testării) lipsește/este deteriorată, dar dispozitivul încă în stare bună	X		
	Eticheta (de exemplu, pe placă/remorca supusă testării) lipsește/este deteriorată, dar dispozitivul este foarte deteriorat		X	

20.3.3	Dispozitivele de arimare a încărcăturii sunt deteriorate		X	
	Dispozitivele de arimare a încărcăturii sunt grav deteriorate și nu mai sunt adecvate pentru utilizare			X
20.3.4	Trolii de ancorare incorect utilizate		X	
	Trolii de ancorare defecte			X
20.3.5	Utilizarea greșită a dispozitivelor de arimare a încărcăturii (de exemplu, absența apărătoarelor pentru margini)		X	
	Utilizare defectuoasă a dispozitivelor de arimare a încărcăturii (de exemplu, noduri)			X
20.3.6	Fixare inadecvată a dispozitivelor de reținere a încărcăturii		X	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			X
20.4	Echipamente suplimentare (de exemplu, covorașe antiderapante, apărătoare pentru margini, glisiere)			
20.4.1	Utilizarea unui echipament inadecvat	X		
	Utilizarea de echipamente inadecvate sau defecte		X	
	Utilizarea unor echipamente complet inadecvate			X
20.5	Transportul de materiale vrac, ușoare și mobile			
20.5.1	Materiale în vrac luate de vânt în cursul deplasării vehiculului pe carosabil care riscă să distragă atenția participanților la trafic		X	
	Prezintă pericol pentru trafic			X
20.5.2	Materiale în vrac care nu sunt fixate în mod adecvat		X	
	Pierderea încărcăturii prezintă pericol pentru trafic			X
20.5.3	Bunuri ușoare neacoperite		X	
	Pierderea încărcăturii prezintă pericol pentru trafic			X
20.6	Transportul de lemn rotund			
20.6.1	Materialul transportat (bușteni) este parțial mobil			X
20.6.2	Forța de reținere a unității de încărcare inadecvată		X	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			X
30	Încărcătură complet nearimată			X

MODEL DE RAPORT DE CONTROL TEHNIC ÎN TRAFIC.
LISTA A PUNCTELOR CARE FAC OBIECTUL CONTROLULUI
(față)

1. Locul controlului tehnic în trafic

2. Data

3. Ora

4. Simbolul național și numărul de înmatriculare ale vehiculului

5. Identificarea vehiculului / Cod VIN (numărul de identificare a vehiculului)

6. Categoria vehiculului:

- | | |
|--|--------------------------|
| a) N ₂ ^(a) (3,5-12 t) | ☐ |
| b) N ₃ ^(a) (>12 t) | ☐ |
| c) O ₃ ^(a) (3,5-10 t) | ☐ |
| d) O ₄ ^(a) (>10 t) | ☐ |
| e) M ₂ ^(a) (> 9 scaune ^(b) , până la 5 t) | ☐ |
| f) M ₂ ^(a) (> 9 scaune ^(b) , peste 5 t) | ☐ |
| g) T ₅ | ☐ |
| h) Alte categorii de vehicule (precizați) | ☐ |

7. Citirea odometrului la momentul efectuării controlului

8. Întreprinderea care efectuează transportul

(a) Denumire și adresă

(b) Numărul licenței comunitare^(c) [Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009]

9. Numele conducătorului auto

10. Lista de control:

- | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 0. Identificare ^(f) | ☐ | ☐ |
| 1. Sistem de frânare ^(f) | ☐ | ☐ |
| 2. Sistem de direcție ^(f) | ☐ | ☐ |
| 3. Vizibilitate ^(f) | ☐ | ☐ |
| 4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric ^(f) | ☐ | ☐ |
| 5. Punți, jante, anvelope, suspensie ^(f) | ☐ | ☐ |
| 6. Șasiu și accesorii șasiu ^(f) | ☐ | ☐ |
| 7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză ^(f) | ☐ | ☐ |
| 8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei ^(f) | ☐ | ☐ |
| 9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M ₂ și M ₃ ^(f) | ☐ | ☐ |
| 10. Arimarea încărcăturii ^(f) | ☐ | ☐ |
| 11. Rezultatul controlului: | | |
| Conform | | ☐ |
| Neconform | | ☐ |
| Interdicție sau restricție de utilizare a vehiculului, care prezintă deficiențe periculoase | | ☐ |

12. Diverse / observații:

13. Autoritatea/inspectorul, care a efectuat controlul

Semnătura:

Autoritatea/inspectorul, care a efectuat
controlul

Conducătorul auto

.....

Observații:

- a) Categoria de vehicule, în conformitate cu pct. 2 din Regulament.
- b) Numărul de scaune, inclusiv scaunul conducătorului auto (elementul S.1 din certificatul de înmatriculare).
- c) Dacă informația este disponibilă.
- d) „Verificat” înseamnă că a fost verificat cel puțin unul sau mai multe dintre elementele de control din acest grup enumerate în anexa nr. 2 sau nr. 3 din Regulament și nu s-au constatat deficiențe ori s-au constatat doar deficiențe minore.
- e) Elemente neconforme cu deficiențe grave sau periculoase indicate pe verso.
- f) Metode de control al defecțiunilor și de clasificare a acestora în conformitate cu anexa nr. 2 sau nr. 3 din Regulament.

(Verso)

0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI	2.1.2. Fixarea casetei de direcție	4.9.1. Stare și funcționare	7.2. Stingător
---------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------	----------------

0.1. Plăcuțe de înmatriculare 0.2. Identificarea vehiculului/șasiu/număr de serie. 1. SISTEMUL DE FRÂNARE 1.1. Starea mecanică și funcționare 1.1.1. Pivotalul pedalei frânei de serviciu 1.1.2. Starea pedalei și cursa dispozitivului de acționare a frânei 1.1.3. Pompa de vacuum sau compresorul și rezervoarele 1.1.4. Manometrul sau indicatorul pentru presiune scăzută 1.1.5. Supapa de comandă a frânei cu acționare manuală 1.1.6. Activator frână de staționare, levier de comandă, mecanism cu clichet frână de staționare, frână de staționare electronică 1.1.7. Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, reglatoare de presiune) 1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice) 1.1.9. Acumulator, rezervor de presiune 1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (pentru sisteme hidraulice) 1.1.11. Conducte de frână rigide 1.1.12. Furtunuri flexibile de frână 1.1.13. Garnituri și plăcuțe de frână 1.1.14. Tamburi și discuri de frână 1.1.15. Cabluri de frână, levier și conexiuni, tije de acționare 1.1.16. Servomotoare	2.1.3. Starea conexiunilor sistemului de direcție 2.1.4. Funcționare conexiunilor sistemului de direcție 2.1.5. Servodirecție 2.2. Volan, coloană de direcție și bară de direcție 2.2.1. Starea volanului 2.2.2. Coloana de direcție și amortizoare de direcție 2.3. Joc direcție 2.4. Aliniament roți 2.5. Platformă cu punte directoare pentru remorci 2.6. Servodirecție electronică (EPS). 3. VIZIBILITATE 3.1. Câmpul vizual 3.2. Starea geamurilor 3.3. Oglinzile retrovizoare 3.4. Ștergătoare de parbriz 3.5. Spălătoare de parbriz 3.6. Sistem de dezaburire. 4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE, ECHIPAMENTE ELECTRICE 4.1. Faruri 4.1.1. Stare și funcționare 4.1.2. Aliniere 4.1.3. Comutare 4.1.4. Conformitate cu cerințele 4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor 4.1.6. Dispozitiv de curățare a farurilor 4.2. Lămpi de poziție față și spate, lămpi laterale de gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi 4.2.1. Stare și funcționare 4.2.2. Comutare	4.9.2. Conformitate cu cerințele 4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă 4.11. Instalație electrică 4.12. Dispozitive reflectorizante și lămpi facultative 4.13. Baterie de acumulatori. 5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE 5.1. Punți 5.1.1. Punți 5.1.2. Fuzete 5.1.3. Rulmenți roată 5.2. Jante și anvelope 5.2.1. Butuc 5.2.2. Jante 5.2.3. Anvelope 5.3. Sistemul de suspensie 5.3.1. Arcuri și stabilizatori 5.3.2. Amortizoare 5.3.3. Tuburi pentru arborele cardanic, brațe suspensie dreapta față, braț triunghiular și brațe suspensie 5.3.4. Articulațiile suspensiei 5.3.5. Suspensie pneumatică. 6. ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU 6.1. Șasiu sau cadru și accesorii 6.1.1. Stare generală 6.1.2. Țevi de evacuare și amortizoare de zgomot 6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire) 6.1.4. Bare de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție	7.3. Încuietori și dispozitiv antifurt 7.4. Triunghi reflectorizant 7.5. Trusă de prim ajutor 7.6. Cale de roată (prisme) 7.7. Dispozitive de avertizare acustică 7.8. Vitezometru 7.9. Tahograf 7.10. Dispozitiv limitator de viteză 7.11. Odometru 7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC). 8. ELEMENTE POLUANTE 8.1. Sistem de eliminare a zgomotului 8.2. Gaze de evacuare 8.2.1. Emisiile motoarelor cu aprindere prin scânteie 8.2.1.1. Echipament de control al gazelor de evacuare 8.2.1.2. Emisii de gaze 8.2.2. Emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie 8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare 8.2.2.2. Opacitate 8.4. Alte elemente legate de mediu 8.4.1. Scurgeri de lichide 9. INSPECȚII SUPLIMENTARE PRIVIND VEHICULELE DE TRANSPORT DE CĂLĂTORI DIN CATEGORIILE M₂; M₃ 9.1. Ușile
---	---	---	--

frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici) 1.1.17. Regulator automat al frânării în funcție de sarcină 1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocului 1.1.19. Frâna de încetinire (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie) 1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii 1.1.21. Sistem de frânare complet 1.1.22. Racorduri diagnoză 1.1.23. Frânare inerțială 1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu 1.2.1. Performanță 1.2.2. Eficiență 1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) 1.3.1. Performanță 1.3.2. Eficiență 1.4. Performanța și eficiența frânei de staționare 1.4.1. Performanță 1.4.2. Eficiență 1.5. Performanța frânei de încetinire 1.6. Sistem de frânare cu antiblocare 1.7. Sistem electronic de frânare (EBS) 1.8. Lichid de frână. 2. DIRECȚIE 2.1. Stare mecanică 2.1.1. Starea mecanismului de direcție	4.2.3. Conformitate cu cerințele 4.3. Lămpi de stop 4.3.1. Stare și funcționare 4.3.2. Comutare 4.3.3. Conformitate cu cerințele 4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avarie 4.4.1. Stare și funcționare 4.4.2. Comutare 4.4.3. Conformitate cu cerințele 4.4.4. Frecvență semnal luminos 4.5. Lămpi de ceață față și spate 4.5.1. Stare și funcționare 4.5.2. Aliniere 4.5.3. Comutare 4.5.4. Conformitate cu cerințele 4.6. Lămpi de marșarier 4.6.1. Stare și funcționare 4.6.2. Conformitate cu cerințele 4.6.3. Comutare 4.7. Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate 4.7.1. Stare și funcționare 4.7.2. Conformitate cu cerințele 4.8. Catadioptri, marcaje de vizibilitate și plăcuțe de marcaj spate 4.8.1. Stare 4.8.2. Conformitate cu cerințele 4.9. Martori obligatorii pentru echipamentul de iluminare	antiîmpănare spate 6.1.5. Suport pentru roata de rezervă 6.1.6. Mecanism de cuplare și echipament de remorcare 6.1.7. Transmisie 6.1.8. Suport motor 6.1.9. Performanța motorului 6.2. Cabină conducător auto și caroserie 6.2.1. Stare 6.2.2. Montare 6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor 6.2.4. Podea 6.2.5. Scaunul conducătorului auto 6.2.6. Alte scaune 6.2.7. Comenzi de conducere 6.2.8. Treptele cabinei 6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare 6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmproșcare. 7. ALTE ECHIPAMENTE 7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere 7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente 7.1.2. Starea centurilor de siguranță și a cataramelor aferente 7.1.3. Dispozitiv limitator al sarcinii centurilor de siguranță 7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare 7.1.5. Airbaguri 7.1.6. Sisteme SRS	9.1.1. Uși de intrare și ieșire 9.1.2. Ieșiri de urgență 9.2. Sisteme de dezaburire și de degivrare 9.3. Sisteme de ventilație și de încălzire 9.4. Scaune 9.4.1. Scaune pentru călători 9.4.2. Scaunul conducătorului auto 9.5. Iluminat interior și dispozitiv de ghidare 9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare 9.7. Scări și trepte 9.8. Sistem de comunicare cu călătorii 9.9. Notificări 9.10. Cerințe privind transportul copiilor 9.10.1. Ușile 9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale 9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă 9.11.1. Uși, rampe și lifturi 9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant 9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale.
--	--	--	--

FORMULAR STANDARD PENTRU RAPORTAREA CĂTRE COMISIE

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

Formularul se întocmește:

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

Tabel sintetic
al tuturor controalelor (inițiale și mai detaliate)

	Statul raportor:	Republica Moldova	Perioada de raportare:	Anul	Până la:	Anul
--	------------------	-------------------	------------------------	------	----------	------

[illegible]

Slovacia																		
Finlanda																		
Suedia																		
Regatul Unit																		
Albania																		
Andorra																		
Armenia																		
Azerbaidjan																		
Belarus																		
Bosnia și Herțegovina																		
Georgia																		
Kazahstan																		
Liechtenstein																		
Monaco																		
Munte negru																		
Norvegia																		
Republica Moldova																		
Federația Rusă																		
San Marino																		
Serbia																		
Elveția																		
Tadjikistan																		
Turcia																		
Turkmenistan																		
Ucraina																		
Uzbekistan																		
Fosta Republică iugoslavă a Macedoniei																		
Alte țări terțe (precizați)																		

Notă: Vehicule neconforme cu deficiențe grave sau periculoase se vor nota în conformitate cu anexa nr. 4.

Rezultatele controalelor mai detaliate

Statul raportor:	Republica Moldova				
Țara de înmatriculare:		PERIOADA: De la:	01/anul [X]	Până la:	12/[X+1]
Numele țării de înmatriculare a vehiculului					

[illegible]

categoriile M ₂ /M ₃																		
10. Arimarea încărcăturii																		
Detalii ale defecțiunilor (suplimentare)																		
1.1.1																		
1.1.2																		
...																		
2.1.1																		
2.1.2																		
...																		
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30.																		
Număr total al neconformităților																		

Notă: Vehicule neconforme cu deficiențe grave sau periculoase se vor nota în conformitate cu anexa nr. 4.

CERINȚE MINIME PRIVIND CONȚINUTUL MESAJELOR XML

1. Antet

Toate mesajele XML schimbate cu sistemul au același antet pentru a identifica expeditorul, destinatarul, data și ora expedierii, precum și aceleași informații tehnice.

Common Header (Antet comun)		Obligativ
Version (Versiune)	Versiunea oficială a specificațiilor XML va fi specificată prin <i>namespace</i> (spațiul de nume) definit în fișierul de definiție a schemei XML al mesajului (XSD) și în atributul <i>version</i> (versiune) din elementul de antet al oricărui mesaj XML. Numărul versiunii („n.m”) va fi definit ca valoare fixă la fiecare lansare a XSD.	Da
Test Identifier (Identificator de testare)	ID opțional pentru testare. Inițiatorul testului va completa ID-ul, iar toți ceilalți participanți la fluxul de lucru vor redirecționa/returna același ID. În producție, acesta trebuie ignorat și nu va fi folosit dacă este furnizat.	Nu
Technical Identifier (Identificator tehnic)	Un UUID care identifică în mod unic fiecare mesaj. Expeditorul generează un UUID și completează acest atribut. Această informație nu se utilizează în niciun scop legat de activități economice.	Da
Workflow Identifier (Identificator al fluxului de lucru)	Identificatorul fluxului de lucru este un UUID și trebuie generat de statul membru solicitant. Acest ID este apoi utilizat în toate mesajele pentru a corela fluxul de lucru.	Da
Sent At (Transmis la)	Data și ora, în format UTC (ora universală coordonată), la care a fost transmis mesajul.	Da
Timeout (Timpul a expirat)	Acesta este un atribut opțional în ceea ce privește data și ora (în format UTC). Această valoare va fi stabilită numai de către hub pentru solicitările redirecționate. Acesta va informa statul membru respondent cu privire la ora la care va expira solicitarea. Utilizarea sa este opțională, astfel încât să se poată folosi aceeași definiție de antet pentru toate tipurile de mesaje, indiferent dacă este necesar sau nu atributul „Timeout”. NU SE UTILIZEAZĂ, întrucât trimitem doar notificări și nu se așteaptă răspuns.	Nu
From (De la)	Codul ISO 3166-1 alfa 2 al statului membru care transmite mesajul sau „UE” („UE” se utilizează la expedierea mesajelor de eroare din hub).	Da
To (Către)	Codul ISO 3166-1 alfa 2 al statului membru căruia i se trimite mesajul sau „UE” („UE” se utilizează la expedierea mesajelor de eroare către hub).	Da

2. Raport mai detaliat

Dacă se comunică rezultatul unui control tehnic în trafic mai detaliat, mesajul RSI și

mesajul de confirmare a primirii expediat automat se vor alcătui după cum urmează.

În scopul de a se facilita notificarea, lista de verificare inclusă în anexa nr. 4, motivele respingerii și evaluarea deficiențelor prevăzute în anexa nr. 2, se includ în mesajul RSI sub formă de conținut opțional.

Mesajul RSI se expediază întotdeauna de către statul membru unde are loc controlul către statul membru de înmatriculare. Recepționarea mesajului RSI nu poate fi refuzată.

Mesajul de confirmare a primirii servește pentru a confirma primirea mesajului de notificare.

Solicitare de notificare RSI		Obligatorie
<i>Business Case Identifier</i> (Identificator de caz)	Este vorba despre un număr de serie sau de rețea care identifică fiecare caz în parte. Ar putea fi utilizat un ID al cazului pentru a se putea stabili o legătură atunci când se utilizează mai mult de un flux de mesaje pentru a se trata același caz, de exemplu, atunci când se trimite o notificare inițială și ulterior se trimite o notificare mai detaliată, ambele legate de același caz. (Text)	Da
<i>Sending Authority</i> (Autoritatea expeditoare)	Autoritatea competentă care emite mesajul RSI. (Text)	Da
<i>RSI Details</i> (Detalii despre RSI)		Da
<i>RSI Identifier</i> (Identificator RSI)	ID unic al RSI în statul membru unde are loc controlul. Facilitează comunicarea și permite statului membru de înmatriculare să solicite mai multe detalii statului membru unde are loc controlul, care îl poate utiliza pentru a efectua căutări în baza sa de date. (Text)	Nu
<i>Location</i> (Loc)	Locul în care a avut loc RSI. Pot fi coordonate precise, municipalitatea, orașul, etc. (Text)	Da
<i>Date/Time</i> (Data/ora)	Data RSI în format ISO 8601 UTC (AAA-LL-ZZThh:mm:ssZ)	Da
<i>Inspector</i> (Inspector)	Numele agentului de control, al inspectorului sau al autorității care a efectuat RSI. (Text)	Da
<i>Vehicle Details</i> (Datele vehiculului)		Da
<i>Category</i> (Categorie)	Categoria de vehicule. — N2 (3,5-12 t) — N3 (peste 12 t) — O3 (3,5-12 t) — O4 (peste 10 t) — M2 (> 9 locuri până la 5 t)	Da

	— M3 (> 9 locuri peste 5 t) — T5 — T1b — T2b — T3b — T4.1b — T4.2b — T4.3b — Altă categorie de vehicule (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element)	
Other category (Altă categorie)	A se preciza o altă categorie: — M1, N1, O1, O2, T1a, T2a, T3a, T4a, T4.1a, T4.2a, T4.3a, C, R1a, R1b, R2a, R2b, R3a, R3b, R4a, R4b, S1a, S1b, S2a, S2b, L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element, numai dacă se alege „Alta”, dar nu este obligatoriu)	Nu
Registration (Înmatriculare)	Numărul de înmatriculare al vehiculului. (Text)	Da
VIN	Numărul de identificare al vehiculului. (Text)	Da
Odometer (Odometru)	Indicația odometrului vehiculului în momentul în care se efectuează RSI. IMPORTANT: Dacă este instalat un odometru, acest câmp trebuie completat; în caz contrar introduceți valoarea „0”. (Număr)	Da
Transport Undertaking/Holder Details (Datele întreprinderii de transport/titularului)		Da (trebuie completat unul dintre cele două câmpuri, întreprindere sau titular)
Transport Undertaking (Întreprinderea de transport)		Da (numai dacă este vorba despre întreprindere)
Undertaking Name (Denumirea întreprinderii)	Denumirea întreprinderii de transport. (Text)	Da
Undertaking Address (Adresa întreprinderii)	Adresa întreprinderii de transport (adresa, codul poștal, orașul, țara). (Text)	Da
Undertaking Community Licence (Licența comunitară a întreprinderii)	Numărul licenței comunitare [conform Regulamentelor (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009] IMPORTANT: Dacă se cunoaște numărul licenței comunitare, acesta trebuie introdus. (Text)	Da

Titularul (dacă nu este vorba despre o întreprindere)		Da (doar dacă este vorba despre un titular)
Societate		Da (doar dacă titularul este o societate)
Name (Denumire)	Denumirea întreprinderii titulare. (Text)	Da
Address (Adresă)	Adresa societății de transport titulare (adresa, codul poștal, orașul, țara). (Text)	Da
Natural person (Persoană fizică)		Da (doar dacă titularul este o persoană fizică)
Family Name (Nume de familie)	Numele de familie al titularului. (Text)	Da
First Name (Prenume)	Prenumele titularului. (Text)	Da
Address (Adresă)	Adresa titularului (adresa, codul poștal, orașul, țara). (Text)	Da
Registration certificate (Certificat de înmatriculare)		Nu
Driver Details (Datele conducătorului auto)		Da
Family Name (Nume de familie)	Numele de familie al conducătorului auto. (Text)	Da
First Name (Prenume)	Prenumele conducătorului auto. (Text)	Da
Driving Licence (Permisul de conducere)	Numărul permisului de conducere al conducătorului auto. Dacă este posibil, pentru o mai bună identificare. (Text)	Nu
Driving Licence country (Țara permisului de conducere)	Țara unde a fost eliberat permisul de conducere în codul din două litere conform ISO 3166-1 alfa 2.	Nu
Checked item (Elementul controlat) (această secțiune se repetă pentru fiecare element controlat; este obligatorie pentru un mesaj RSI și apoi trebuie indicat ca fiind controlat cel puțin un element)		Da
Item (Element)	Elementele enumerate în lista elementelor de control care figurează în anexa nr. 4 la Directiva 2014/47/UE. Dacă este selectat un element înseamnă că acesta a fost controlat. Elementele din listă: (0) Identificare (1) Sistemul de frânare (2) Direcția (3) Vizibilitatea (4) Echipamentul de iluminat și sistemul electric (5) Punți, jante, anvelope, suspensie	Da

	(6) Șasiu și accesorii șasiu (7) Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză (8) Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei (9) Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M2 și M3 (10) Arimarea încărcăturii (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element)	
Failed? (Respins?)	Pentru fiecare <i>Checked item</i> (element controlat) rezultatul controlului (Admis/Respins): Adevărat dacă este „Respins” (Adevărat/Fals)	Da
	<i>Checked item detail (Detaliu privind elementul controlat)</i> <i>(Dacă rezultatul este „Respins”, pentru fiecare element controlat se repetă această secțiune pentru fiecare deficiență constatată)</i>	<i>Nu (Doar dacă rezultatul este „Respins”, dar nu este obligatoriu să se indice mai multe detalii)</i>
	<i>Reason for failure (Motivul respingerii)</i> Pentru fiecare <i>element controlat (Checked item)</i> care este respins (<i>Failed</i>), detaliile defecțiunilor conform definiției din anexa nr. 2 Elementele din listă: — 0.1.a IDENTIFICAREA VEHICULULUI > Plăcuțele cu numărul de înmatriculare (dacă sunt obligatorii) > Plăcuță (plăcuțe) de înmatriculare absentă (absente) sau fixată (fixate) atât de nesigur încât riscă să cadă. — 1.1.1.a SISTEMUL DE FRÂNARE > Starea mecanică și funcționare > Pivotal pedalei frânei de serviciu/axul levierului manual > Pivot prea strâns. — 6.2.5.a.1 ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU > Cabină conducător auto și caroserie > Scaunul conducătorului auto > Scaun cu structură defectă. — Etc. (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element, dacă există mai mult de o deficiență, această subsecțiune se repetă pentru fiecare dintre ele) <i>Nu se indică evaluarea deficienței, aceasta este cunoscută în conformitate cu anexa nr. 2.</i> <i>IMPORTANT: În anexa nr.2, unele motive ale respingerii nu sunt numerotate, de exemplu, pentru 6.2.5.a există două opțiuni, iar pentru a se ști la care ne referim, acestea se numerează în sistem cu 1 și 2.</i>	Da
	<i>Rectified? (Remediată?)</i> Deficiența a fost remediată în statul membru unde are loc controlul? Adevărat = Da (Adevărat/Fals)	Nu

<i>Result of inspection (Rezultatul controlului)</i>		<i>Da</i>
<i>Result of inspection (Rezultatul controlului)</i>	Rezultatul RSI (Admis/Respins): Adevărat dacă este „Admis” (Adevărat/Fals)	Da
<i>Prohibition or Restriction (Interdicție sau Restricție)</i>	Interdicție sau restricție de utilizare a vehiculului care prezintă deficiențe periculoase. (Adevărat/Fals)	Da
<i>PTI Requested? (Se solicită ITP?)</i>	Statul membru unde are loc controlul solicită sta- tului membru de înmatriculare să realizeze o in- specție tehnică periodică? Adevărat = Da (Adevărat/Fals)	Da

<i>RSI Notification Acknowledgement (Confirmarea de primire a notificării RSI) (Trimisă automat)</i>		Obligatorie
<i>Status Code (Cod de stare)</i>	Codul de stare al confirmării de primire. (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element)	Da
<i>Status Message (Mesaj de stare)</i>	Eventuale observații privind codul stării. (Text)	Nu

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (<i>în continuare - MIDR</i>).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Republica Moldova, în calitate de stat asociat la Uniunea Europeană, s-a angajat prin Capitolul 14 „Politica în domeniul transporturilor” al Acordului de Asociere RM-UE să transpună și să implementeze treptat acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transporturilor rutiere, inclusiv cadrul de siguranță tehnică și controlul vehiculelor comerciale în trafic. Unul dintre actele legislative de bază în acest domeniu este Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controalele tehnice în trafic ale vehiculelor comerciale care circulă în Uniune („Directiva RSI”). Această directivă are scopul de a asigura că vehiculele comerciale aflate în circulație mențin un nivel corespunzător de siguranță tehnică și protecție a mediului între două inspecții periodice, prin controale în trafic efectuate aleatoriu, bazate pe evaluarea riscului operatorului de transport. Proiectul hotărârii de Guvern a fost elaborat, întru executarea prevederilor art. 8, lit. f) și art. 8¹, lit. c) din Legea 131/2007 privind siguranța traficului rutier și acțiunea nr. 58 din Programul Național de Aderare al Republicii Moldova la Uniunea Europeană (2025-2029), Clusterul 4, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025., în vederea transpunerii prevederilor: a) Directivei 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32014L0047, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1716 a Comisiei din 29 iunie 2021; b) Regulamentului de punere în aplicare 2017/2205/UE al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (CELEX: 32017R2205).
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Controlul în trafic al vehiculelor este o practică legală obișnuită, efectuată de către autoritatea competentă, care are ca scop asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră și precum și crearea cadrului necesar desfășurării unui trafic rutier fluent, ordonat și sigur. În prezent, Republica Moldova nu dispune de un sistem reglementat de control tehnic în trafic (RSI) pentru vehiculele comerciale. Activitățile de control în trafic sunt efectuate de Agenția Națională Transport Auto (<i>în continuare - ANTA</i>), în baza Codului Transporturilor rutiere nr. 150/2014 precum și a Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier. Cu toate acestea, controalele efectuate de ANTA vizează preponderent: - verificarea licențelor de transport și a actelor de însoțire a mărfurilor; - verificarea utilizării tahografelor și a respectării timpilor de conducere și odihnă; - verificarea greutateii și dimensiunilor vehiculelor.

Nu există o componentă tehnică uniformă privind starea vehiculului în trafic, bazată pe criteriile prevăzute în anexele Directivei 2014/47/UE (starea sistemelor de frânare, direcției, suspensiei, anvelopelor, emisiilor etc.), iar raportarea deficiențelor și clasificarea lor în minore, majore sau periculoase nu este reglementată.

Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131/2007, în art. 8, lit. f) și art. 8¹, lit. c) prevede efectuarea controlului tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, ca parte a unui sistem de reglementare pentru siguranța circulației pe drumurile publice, suplimentar inspecțiilor tehnice periodice, iar în prezent, sistemul de control tehnic în trafic al vehiculelor comerciale în Republica Moldova se află într-o etapă incipientă și nu este reglementat în mod distinct, ceea ce generează lacune instituționale și tehnice majore în aplicarea normelor de siguranță rutieră.

La 3 aprilie 2014 Parlamentul European a adoptat Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32014L0047, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1716 a Comisiei din 29 iunie 2021 pentru:

- Asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră. Directiva subliniază că vehiculele trebuie să fie menținute într-o stare tehnică sigură pentru a contribui la un nivel ridicat de siguranță rutieră, cu scopul principal de a reduce accidentele cauzate de defecțiuni tehnice, prin completarea sistemului de inspecții periodice cu inspecțiile în trafic.
- Aplicarea uniformă și nediscriminatorie în întreaga Uniune Europeană și cerințe economice și de concurență echitabilă. Directiva urmărește armonizarea normelor privind controalele tehnice efectuate pe drumurile publice, pentru a evita denaturarea concurenței între operatorii de transport și pentru a asigura condiții egale pe piața internă.
- Cooperarea între autoritățile competente din statele membre și schimbul de informații. Un element-cheie este cooperarea între statele membre și autoritățile competente, inclusiv prin schimbul de date despre rezultatele inspecțiilor și deficiențele vehiculelor. Acest lucru permite o aplicare mai eficientă și direcționată a controalelor.
- Organizarea controlului vehiculelor pe baza indicatorilor de risc. Introduce conceptul de profil de risc al operatorului, și pentru operatorii economici care mențin un istoric bun de conformitate ar trebui să fie supuși unui număr mai redus de inspecții.
- Formarea profesională a angajaților. Obligație de formare continuă a personalului ANTA și al altor organe competente implicate.
- Transparență și cooperare internațională. Creează obligația de raportare periodică către Comisia Europeană.

În prezent, legislația națională (Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 și actele subsecvente) nu conține proceduri și cerințe detaliate privind inspecțiile tehnice în trafic, iar controlul tehnic al vehiculelor este efectuat doar în cadrul stațiilor de inspecție tehnică periodică, conform HG nr. 840/2024.

Prin urmare, nu există:

- norme privind modul de selectare a vehiculelor pentru control în baza unui profil de risc;
- cerințe uniforme pentru echipamentele utilizate la inspecțiile în trafic;
- reguli pentru formarea și atestarea inspectorilor tehnici în trafic;
- proceduri pentru schimbul de informații între autorități.

În acest sens, se impune crearea cadrului normativ național nou, compatibil cu dispozițiile Directivei 2014/47/UE și a Directivei 2017/2205/UE.

Republica Moldova se confruntă cu un nivel ridicat al riscului rutier, rata deceselor în accidente fiind mai mult decât dublă peste media UE (conform datelor anului 2024) – un indicator alarmant ce relevă necesitatea unor măsuri suplimentare de prevenire. Deși factorul uman este principala cauză a accidentelor, starea tehnică necorespunzătoare a vehiculelor

contribuie de asemenea la agravarea consecințelor accidentelor și la producerea unor incidente (ex: defectarea sistemului de frânare sau explozii de anvelope în trafic pot provoca accidente grave). În prezent, legislația națională prevede obligativitatea inspecției tehnice periodice (*în continuare - ITP*) a vehiculelor, însă între două inspecții periodice pot apărea defecțiuni sau intervenții neautorizate care să pună în pericol siguranța. Lipsa unor controale tehnice inopinate sistematice face dificilă depistarea vehiculelor care, deși dețin ITP valabil, nu mai corespund cerințelor tehnice din cauza uzurii sau a întreținerii necorespunzătoare.

Republica Moldova are un parc auto în creștere, compus preponderent din autoturisme, dar și un număr semnificativ de vehicule comerciale. În anul 2024 erau înregistrate peste **1,16 milioane** vehicule în Registrul de stat al transporturilor, dintre care aproximativ **205.987 de autovehicule pentru transportul mărfurilor** și **21.370 de autobuze și microbuze de pasageri**. De asemenea, erau înmatriculate circa 90.478 remorci și semiremorci tractate și alte categorii relevante. Vehiculele comerciale (pentru transport rutier de mărfuri și călători) reprezintă așadar o parte importantă (circa 18-20%) din totalul parcului auto național.

Conform datelor ANTA, la sfârșitul anului 2024, erau înregistrați **3529 operatori de transport comercial**, care administrează **21633 vehicule comerciale de transport marfă**. De asemenea, sunt înregistrați **895 operatori de transport de persoane**, care administrează **6665 vehicule de transport pasageri**.

Inspecțiile tehnice periodice, efectuate în conformitate cu cerințele HG nr. 840/2024, a vehiculelor rutiere, denotă o pondere de circa 58% din autovehiculele înmatriculate în Registrul de Stat al Transporturilor, **supuse verificărilor în trafic efectuate sporadic indică o pondere îngrijorătoare de vehicule cu probleme tehnice sau de conformitate**, în pofida obligativității inspecțiilor periodice. În anul 2024, în urma controalelor efectuate asupra vehiculelor comerciale, între **20-42% dintre vehiculele verificate s-au dovedit cu neconformități**, fiind dispuse sancțiuni contravenționale și chiar suspendarea dreptului de utilizare a unor vehicule nesigure. Această rată ridicată de neconformitate relevă existența unor lacune normative și de implementare: pe de o parte, cadrul legal actual nu prevede detaliat proceduri de control tehnic în trafic (controlul se efectuează preponderent pe latura documentară, a greutății și a respectării timpilor de conducere, mai puțin pe starea efectivă a sistemelor vehiculului), iar pe de altă parte capacitatea instituțională limitată face ca numărul controalelor tehnice inopinate să fie redus raportat la dimensiunea parcului. În absența unui sistem formal de inspecție tehnică rutieră conform Directivei 2014/47/UE, numai circa 2-3% din vehiculele comerciale sunt estimate a fi verificate tehnic în trafic anual, insuficient față de recomandarea UE de cel puțin 5%. Astfel, există vehicule ce pot circula pe drumurile publice cu defecțiuni periculoase nedetectate la timp, aceasta întâmplându-se, în mare parte, pentru traficul național, crescând riscul de accidente și poluare.

Chiar dacă Poliția, în virtutea atribuțiilor sale de supraveghere și control a circulației, verifică respectarea reglementărilor de circulație aferente, controlul tehnic în trafic, care deseori este un element sporit de pericol, nu se execută, din lipsă de reglementări și dotări tehnice respective ale autorității administrative subordonată organului central de specialitate în domeniul transporturilor rutiere, care asigură implementarea documentelor de politici publice și a strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier, în conformitate cu cerințele HG nr. 151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto.

Ca urmare, conform datelor IGP, numărul sancțiunilor aplicate pentru încălcarea prevederilor art. 229, alin. (2) din Codul Contravențional nr.218/2008, pe perioada ultimilor ani este în creștere.

Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat “Registrul de Stat al accidentelor rutiere” pe parcursul lui 2024 s-au înregistrat 176 accidente rutiere grave, cu implicarea vehiculelor comerciale, implicate în transportul de mărfuri și pasageri, în care și-au pierdut viața 10 persoane, iar 291 au fost rănite grav. Numărul accidentelor rutiere menționate s-a majorat cu circa 22%, în comparație cu anul 2023. Chiar dacă numărul deceselor s-a redus cu 9%, numărul persoanelor rănite grav a crescut cu circa 60%. Este de menționat că trendul de severitate a accidentelor rutiere la acest tip de vehicule este în creștere, ca și numărul de încălcări stabilite în trafic, chiar dacă per general, siguranța pe drumuri se îmbunătățește.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Scopul proiectului constă transpunerea prevederilor Directivei 2014/47/UE a Parlamentului European și Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX:32014L010047, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1716 a Comisiei din 29 iulie 2021 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/2205 al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (CELEX: 32017R2205), cât și în revizuirea prevederilor actuale ale Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, prin aducerea acestora în concordanță cu cadrul național și internațional de reglementare a controlului tehnic în trafic al vehiculelor comerciale.

Proiectul propune aprobarea unor prevederi care să definească structura sistemului național de control tehnic în trafic, precum și modul de efectuare a acestuia, urmare condițiilor și procedurilor de verificare și raportare, pe bază de risc.

Conform prevederilor proiectului, controlul tehnic în trafic va fi realizat de către inspectorii din dotarea autorității competente de control.

Proiectul se aplică vehiculelor comerciale rutiere înmatriculate în Republica Moldova sau într-un stat străin, care intră sau circulă pe teritoriul național, cu o viteză maximă constructivă ce depășește 25 km/h și fac parte din următoarele categorii:

- vehicule pentru transportul de persoane: M2, M3;
- vehicule pentru transportul de mărfuri: N1, N2, N3;
- remorci și semiremorci: O3, O4;
- vehicule din categoriile T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b,

De asemenea, reglementarea se extinde asupra autobuzelor, autocarelor, vehiculelor transportând mărfuri periculoase și asupra vehiculelor cu masa totală mai mare de 3,5 tone.

Proiectul instituie trei niveluri de control, conform modelului din Directiva 2014/47/UE:

1. Control vizual simplificat - verificarea documentelor, a anvelopelor, dispozitivelor de iluminare, semnalizare, stare vizibilă a caroseriei;
2. Control tehnic rapid - testarea funcțională a sistemelor de frânare, direcție, suspensie, emisii și fixare a încărcăturii;
3. Control tehnic complet - verificări detaliate în stații mobile sau fixe dotate cu echipamente, conform anexei I a directivei/proiectului HG.

Proiectul definește competențele instituțiilor implicate:

ANTA – autoritate principală de control tehnic în trafic; coordonează activitățile și gestionează baza de date națională a deficiențelor.

INSP – sprijină operațiunile de control în trafic și poate dispune oprirea vehiculului pentru efectuarea inspecției tehnice.

Regulamentul posedă următoarele anexe :

Anexa nr. 1. Elemente de clasificare în funcție de gradul de risc; Anexa nr. 2. Domeniul de aplicare a controalelor tehnice în trafic; Anexa nr. 3. Cerințe față de arimarea încărcăturii; Anexa nr. 4. Modelul de raport de control tehnic în trafic. Lista punctelor care fac obiectul controlului; Anexa nr. 5. Formularul standard pentru raportarea către comisie; Anexa nr. 6. Cerințe minime privind conținutul mesajelor XML. Prin adoptarea proiectului de Regulament se urmărește stabilirea: - Domeniului de aplicare; - Tipurilor de control; - Competențelor autorităților și delimitarea acestora cu un scop comun bine determinat; - Clasificării deficiențelor stabilite în trafic; - Sistemului de evaluare a riscului operatorului de transport; - Raportării și schimbului de date între State; - Regimului de sancțiuni și măsurilor administrative; - Echipamentelor și infrastructurii de control; - Formării și certificării angajaților ANTA cu funcții de control tehnic în trafic; Elemente de noutate esențiale față de cadrul actual sunt: 1. Alinierea directă la Directiva 2014/47/UE, prin reglementarea expresă a controlului tehnic în trafic; 2. Uniformizarea criteriilor de evaluare tehnică prin introducerea clasificării deficiențelor (minore, majore, periculoase); 3. Control direcționat pe baza riscului și crearea Sistemului Național de Evaluare a Riscului Operatorilor de Transport Rutier; 4. Digitalizarea și transparența controalelor prin înființarea Registrului electronic al controalelor în trafic; 5. Creșterea eficienței și controlului în trafic prin instituirea unităților mobile de control tehnic; 6. Profesionalizarea activității de control prin certificarea inspectorilor admiși la control; 7. Reducerea riscurilor de accidente rutiere prin posibilitatea imobilizării vehiculului neconform; 8. Coordonare interinstituțională și eficiență prin cooperare ANTA-INSP; 9. Aderarea la standardele de raportare UE prin raportare anuală și cooperare internațională.	3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare Există doar două opțiuni: Proiectul dat vine să asigure un mecanism de implementare a unor obligațiuni, cerințe și prevederi cu privire la controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale și are scop transpunerea și stabilirea listei parametrilor supuși verificării, în conformitate cu prevederile Directivei 2014/47/UE. În procesul de elaborare a prezentei inițiative normative a fost analizată opțiunea menținerii cadrului normativ existent, fără intervenții legislative suplimentare. Această alternativă nu a fost considerată viabilă, întrucât cadrul actual nu asigură transpunerea completă și coerentă a prevederilor Directivei 2014/47/UE și nu oferă instrumente clare privind parametrii tehnici supuși controlului în trafic, ceea ce poate genera neconformități în aplicare și riscuri privind siguranța rutieră. De asemenea, a fost examinată opțiunea reglementării parțiale a domeniului, prin completarea punctuală a unor acte normative existente. Această abordare a fost respinsă, deoarece nu ar fi permis instituirea unui mecanism unitar și coerent de control tehnic în trafic al
--	---

vehiculelor comerciale și ar fi condus la fragmentarea reglementărilor, cu impact negativ asupra aplicării uniforme a cerințelor legale.

În concluzie, adoptarea prezentului proiect de act normativ a fost considerată soluția optimă, întrucât aceasta permite transpunerea a Directivei 2014/47/UE, stabilirea expresă a parametrilor supuși verificării și crearea unui cadru legal coerent pentru realizarea controlului tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, care să asigure claritate, predictibilitate și conformitate cu acquis-ul Uniunii Europene

Prin urmare este recomandat aprobarea unui nou regulament.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Luând în considerare că Directiva 2014/47/UE introduce un nou model de control tehnic în trafic, diferit de practicile existente, bazat pe standarde tehnice armonizate, evaluarea riscurilor și cooperare interinstituțională, implementarea va presupune un efort suplimentar din partea autorităților responsabile, precum și anumite costuri pentru asigurarea infrastructurii minime necesare pentru asigurarea verificărilor.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat, Agenția Națională Transport Auto este desemnată ca autoritate de control pentru respectarea regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor. În acest sens transpunerea directivei va permite reglementarea acestui proces, inclusiv aplicarea unui sistem de clasificare a defecțiunilor și modul de evaluare a riscurilor.

Concomitent cu aceste aspecte, Directiva reglementează și modul de efectuare a verificărilor, inclusiv modul de verificare a defecțiunilor, dar și anumite cerințe față de competența inspectorilor care urmează să realizeze aceste inspecții. Pentru exercitarea acestor atribuții, ANTA va necesita consolidarea capacităților instituționale.

Directiva stabilește în mod expres că verificările tehnice în trafic trebuie să permită evaluarea stării tehnice a vehiculelor comerciale cel puțin în ceea ce privește sistemele de frânare, direcție, iluminare, emisii poluante, roți și anvelope, elemente structurale, precum și masa și sarcina pe axe. În acest sens, autoritatea de control este obligată să dispună de echipamente necesare, portabile și verificate metrologic, care să permită constatarea obiectivă și documentată a deficiențelor tehnice clasificate ca minore, majore sau periculoase.

Dotarea unui laborator mobil de control tehnic în trafic presupune achiziționarea unui set minim de echipamente obligatorii, printre care se numără: dispozitive pentru măsurarea emisiilor poluante (opacimetru și analizor de gaze), echipamente pentru verificarea eficienței sistemului de frânare (decelerometru și tester ABS/EBS), mijloace pentru determinarea masei și sarcinii pe axe (cântare mobile), precum și instrumente pentru verificarea sistemului de iluminare, a sistemului de direcție, anvelopelor și stării generale a componentelor vizibile sau greu accesibile.

Totodată, Directiva impune ca rezultatele controalelor tehnice în trafic să fie documentate și trasabile, ceea ce justifică dotarea cu echipamente IT adecvate (laptop industrial și software de inspecție), precum și asigurarea funcționării autonome a laboratorului mobil prin utilizarea unui generator electric portabil. Echipamentele de semnalizare rutieră și protecție individuală sunt indispensabile pentru desfășurarea controalelor în condiții de siguranță, atât pentru inspectori, cât și pentru participanții la trafic.

Nr.	Echipament obligatoriu	Domeniu de control conform Directivei	Preț estimativ (EUR)	Preț estimativ (MDL)
1	Opacimetru	Emisii – motoare diesel	5000	97500
2	Analizor de gaze	Emisii – motoare pe benzină/GPL	4500	87750
3	Decelerometru portabil	Sistem de frânare	6000	117000
4	Plăci portabile de cântărire pe axă	Masă, sarcină pe axe	18000	351000
5	Tester portabil ABS/EBS	Sisteme electronice de frânare	4000	78000
6	Dispozitiv reglaj faruri + luxmetru	Iluminare și semnalizare	2000	39000
7	Dispozitiv verificare jocuri direcție	Sistem de direcție	3500	68250
8	Endoscop / cameră de inspecție	Inspecție vizuală elemente structurale	2500	48750
9	Manometru profesional pneuri	Roți și anvelope	1200	23400
10	Laptop industrial + software de inspecție	Documentare și raportare	3000	58500
11	Generator electric portabil	Funcționare autonomă	6000	117000
12	Echipamente de semnalizare și protecție (EIP)	Siguranța controlului în trafic	2000	39000
TOTAL			57700	1125150

Pe lângă dotările tehnice, un element critic îl constituie formarea profesională a personalului ANTA. Inspectorii vor trebui instruiți nu doar în utilizarea echipamentelor, ci și în interpretarea corectă a rezultatelor tehnice, aplicarea criteriilor de evaluare a deficiențelor și respectarea procedurilor standardizate de control.

Pentru asigurarea eficienței pentru procesul de control există probabilitatea că Agenția va necesita suplینirea numărului de persoane antrenate în procesul de control. Necesitatea urmează a fi evaluată în procesul de implementare ca urmare a analizei funcționale a entității și a gradului de ocupare a funcțiilor vacante.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea acquis-ului UE în domeniul operațiunilor de transport rutier generează implicații financiare atât pentru sectorul public, cât și pentru cel privat. Dincolo de efortul legislativ, procesul presupune investiții în infrastructură tehnică, dotări IT, formarea resurselor umane, asigurarea drepturilor pasagerilor și adaptarea vehiculelor și infrastructurii aferente la standarde europene, conform directivelor și regulamentelor menționate în capitolele anterioare.

În sectorul public, principalele cheltuieli inițiale sunt legate de achiziția de echipamente portabile pentru controlul timpilor de conducere și odihnă, crearea și integrarea platformelor informatice (precum registrul digital CPC sau sistemul de monitorizare a detașării șoferilor), precum și formarea personalului din instituțiile competente.

Transpunerea va implica atât costuri unice (investiții în echipamente, platforme IT, formare inițială), cât și costuri recurente (mentenanță, instruire periodică, actualizare legislativă).

Costul total estimativ pentru dotarea unui laborator mobil cu echipamentele strict obligatorii conform Directivei 2014/47/UE se ridică la aproximativ 57,7 mii EUR, respectiv 1,12 milioane MDL, reprezentând o investiție inițială necesară pentru asigurarea aplicării efective a cadrului european în materie de siguranță rutieră și conformitate tehnică a vehiculelor comerciale.

Instruirea inițială și formarea continuă a personalului implică costuri estimate la 5000 lei pentru o persoană, însă acestea sunt indispensabile pentru asigurarea competenței profesionale și a aplicării uniforme a controalelor.

În acest context, pentru a reduce impactul bugetar, proiectul stabilește că intră în vigoare când Agenția va putea asigura cerințele tehnice aplicabile, dar nu mai târziu de data aderării. Suplimentar, ca urmare a aprobării documentului urmează a fi inițiate discuții cu donatorii pentru a putea accesa suport extern.

Principalele surse de finanțare sunt:

- Bugetul de stat (alocări anuale pentru MIDR, ANTA și alte instituții implicate);
- Fonduri externe nerambursabile (UE - Instrumentul de Vecinătate, BEI, BERD, Banca Mondială, etc);

Sectorul privat, se estimează, să nu aibă la rândul său, costuri de implementare, decât pe îmbunătățirea infrastructurii digitale.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Punerea în aplicare a Directivei 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale generează un set mai larg de obligații pentru operatorii de transport rutier comercial. Directivele transpuse reglementează o gamă largă de aspecte privind starea și aptitudinea tehnică pentru circulație a vehiculelor în uz.

Noul cadru introduce un sistem armonizat de control tehnic în trafic, care impune verificarea sistematică a stării tehnice a vehiculului comercial în trafic, pe baza criteriilor detaliate din anexele la Directivele prenotate, cum ar fi sisteme de frânare, sisteme de direcție, suspensie, anvelope, emisii, iluminare, fixarea încărcăturii. Aceasta implică intensificarea activităților de întreținere preventivă și verificări tehnice mai frecvente din partea operatorilor, pentru a evita detectarea unor deficiențe majore și periculoase în timpul controlului.

Pentru sectorul privat, principalul impact imediat derivă din necesitatea asigurării unei stări tehnice corespunzătoare a vehiculelor comerciale aflate în exploatare. Intensificarea controalelor tehnice în trafic și aplicarea unor criterii armonizate de evaluare a deficiențelor tehnice ar putea determina:

- creșterea cheltuielilor pentru întreținerea preventivă și corectivă a vehiculelor;
- necesitatea efectuării unor reparații tehnice imediate în cazul constatării deficiențelor majore sau periculoase;
- posibile costuri indirecte generate de imobilizarea temporară a vehiculelor, până la remedierea neconformităților;
- sporirea cheltuielilor administrative legate de gestionarea documentației tehnice și de demonstrarea conformității în cadrul controalelor în trafic.

Este necesar de menționat că art. 49 din Codul Transporturilor Rutiere nr.150/2014 deja prevede obligația operatorilor de transport rutier/întreprinderilor care efectuează operațiuni de transport rutier, în intervalul dintre două inspecții tehnice periodice, să asigure menținerea vehiculelor rutiere într-o stare tehnică corespunzătoare în vederea încadrării în normele tehnice.

Astfel, potențialele riscuri identificate sunt minime în cazul în care agenții economici asigură îndeplinirea obligațiilor stabilite de Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014.

Pornind de la faptul că Directiva 2014/47/UE introduce o clasificare a operatorilor pe baza riscului, iar cei cu un rating de risc mai ridicat vor fi supuși unor controale în trafic mai frecvente. Pentru întreprinderile cu un istoric de conformitate mai precar sau cu flote mai vechi din punct de vedere a structurii sale, acest lucru poate duce la controale mai frecvente, generând costuri indirecte (timpul petrecut în controale, întârzieri în călătorii, sancțiuni și pierderi de productivitate).

În schimb, operatorii cu un istoric bun de conformitate pot beneficia în timp de mai puține controale și de costuri indirecte reduse, ceea ce constituie un stimulent economic clar pentru menținerea unor standarde tehnice ridicate.

Beneficiul major constă în creșterea nivelului de siguranță rutieră. Prin intensificarea și standardizarea controalelor tehnice în trafic, sunt identificate și eliminate din circulație vehiculele comerciale care prezintă deficiențe tehnice majore sau periculoase, în special la sistemele de frânare, direcție, iluminare, roți și emisii. Reducerea circulației vehiculelor neconforme contribuie direct la diminuarea riscului de accidente grave, cu impact pozitiv asupra protecției vieții și integrității participanților la trafic, precum și asupra costurilor sociale asociate accidentelor rutiere.

Un alt aspect pozitiv este și îmbunătățirea disciplinei tehnice în exploatarea vehiculelor comerciale. Operatorii economici sunt stimulați să adopte practici de întreținere preventivă și management al flotelor, ceea ce conduce la creșterea fiabilității vehiculelor, reducerea avariilor neprevăzute și optimizarea costurilor de exploatare pe termen mediu. Ca urmare, beneficiul nu se limitează la conformarea formală, ci generează o schimbare de comportament în sectorul transporturilor rutiere.

În concluzie, implementarea Regulamentului vă conduce la asigurarea unui cadru concurențial echitabil. Aplicarea uniformă a controalelor tehnice în trafic elimină avantajele nejustificate de care beneficiau operatorii care utilizau vehicule neîntreținute sau neconforme, reducând concurența neloială. În acest mod, operatorii care respectă regulile și investesc în siguranță nu mai sunt dezavantajați, iar piața transporturilor devine mai transparentă și mai predictibilă.

4.4. Impactul social

Efectele indirecte de la implementare prevederilor regulamentului sunt:

1. Îmbunătățirea siguranței rutiere - noul regulament va contribui la creșterea siguranței rutiere prin asigurarea faptului ca toate vehiculele care circulă pe drumuri publice îndeplinesc standarde tehnice stricte de funcționare. Acest lucru ar duce la o reducere a numărului de accidente rutiere, și în principal, al vieții și integrității corporale a conducătorilor auto, și implicit, a celorlalți utilizatori de drumuri, care participă într-o formă sau alta în traficul rutier pe drumurile publice, prin dimensiuni economice asupra:

- educației rutiere;
- sănătății publice;
- educației și conștientizării rutiere.

2. Îmbunătățirea calității aerului - prin asigurarea conformității vehiculelor cu standardele de emisii, regulamentul poate contribui la reducerea poluării aerului, având astfel un efect benefic asupra sănătății publice.

3. Conștientizarea și educația publicului privind siguranța rutieră: Implementarea unui nou regulament ar putea veni cu campanii de conștientizare și educare a publicului despre importanța menținerii vehiculelor în stare bună de funcționare, respectiv, cu statistici, care ulterior pot fi utilizate în cercetări privind siguranța transporturilor comerciale.

Nu au fost identificate impacturi sociale negative.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
Nu este aplicabil.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Nu este aplicabil.
4.5. Impactul asupra mediului
Transporturile sunt o sursă majoră de poluare a mediului, din cauza motoarelor cu ardere internă, iar poluarea mediului urmează o curba ascendentă, fără o scădere a nivelului poluării din cauza autoturismelor care se înmulțesc an de an pe șosele. Pe termen scurt, măsurile de conformare nu vor schimba simțitor status-quo existent, cu unele tendințe de reducere a nivelului de poluare a aerului prin măsuri de îmbunătățire a controlului tehnic respectiv. Pe termen mediu și lung, implementarea standardelor europene va contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluanților atmosferici, prin aplicarea unor norme stricte de inspecție tehnică și control al vehiculelor, precum și prin promovarea tehnologiilor mai puțin poluante. Măsurile de eficientizare a transportului și reducere a timpilor de staționare vor sprijini scăderea consumului de combustibil și diminuarea impactului asupra calității aerului. În paralel, aplicarea cerințelor privind zgomotul ambiental va îmbunătăți protecția zonelor locuite și va contribui la reducerea expunerii populației la niveluri sonore excesive. Pe termen lung, implementarea acestor măsuri va contribui la îmbunătățirea calității vieții populației, reducerea costurilor externe ale transportului rutier și integrarea Republicii Moldova în standardele europene privind transportul durabil, iar costurile aferente impactului asupra mediului se conțin în estimările efectuate mai sus.
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu este aplicabil.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Prezentul proiect este elaborat în sensul armonizării legislației naționale în baza Acordul de Asociere RM-UE, Anexa X la Capitolul 15 „Transporturi” din titlul IV „Cooperare economică și alte tipuri de cooperare sectorială” potrivit căruia Republica Moldova urmează să întreprindă măsuri pentru a asigura apropierea cadrului normativ național cu actele relevante ale Uniunii Europene. Proiectul hotărârii Guvernului transpune Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32014L0047, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1716 a Comisiei din 29 iunie 2021 și Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/2205/UE al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (CELEX: 32017R2205). Obiectivul urmărit îl constituie stabilirea alinierea directă la Directiva 2014/47/UE, prin reglementarea expresă a controlului tehnic în trafic, introducerea clasificării deficiențelor (minore, majore, periculoase), control direcționat pe baza riscului și crearea Sistemului Național de Evaluare a Riscului Operatorilor de Transport Rutier, digitalizarea și transparența controalelor în trafic, instituirea unităților mobile de control tehnic în trafic, certificarea inspectorilor admiși la control și reducerea riscurilor de accidente rutiere.

5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Nu este aplicabil.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice”), și pe portalul guvernamental, (<u>ANUNT privind inițierea elaborării proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale</u>) Particip.gov.md). (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15901). Ca urmare a plasării a anunțului pe platforma Particip.gov.md, a fost recepționat avizul Asociației Patronale a Operatorilor de Transport Rutier, cu nr. f/n din data de 27.01.2026, prin care au fost formulate mai multe recomandări în partea ce ține de reglementarea procedurilor de control în trafic a stării tehnice a vehiculelor. Majoritatea recomandărilor formulate sunt incluse în proiectul Regulamentului, iar proiectul urmează a fi remis și în adresa asociațiilor patronale din domeniul transportului rutier. Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în sinteză după recepționarea avizelor respective.
7. Concluziile expertizelor
Informația privind rezultatele expertizei anticorupție și juridice urmează a fi incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării rapoartelor din partea instituțiilor.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Secretar general

Angela ȚURCANU

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1. A. Titlul actului UE: Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (Text cu relevanță pentru SEE) Text cu relevanță pentru SEE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (CELEX:02014L0047-20220927:RO:TXT), așa cum a fost modificată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021.			
2. Titlul proiectului de act normativ național: Proiect de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale			
3. Gradul general de compatibilitate: Compatibil			
4. Autoritatea / persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale			
5. Data întocmirii / actualizării: 28.01.2026			
6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observații
Capitolul I. Articolul 1 Obiect În scopul ameliorării siguranței rutiere și a protecției mediului, prezenta directivă stabilește cerințe minime pentru un regim al controalelor tehnice în trafic aplicate vehiculelor comerciale care circulă pe teritoriul statelor membre.	1. Regulamentul privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale (în continuare – <i>Regulament</i>) stabilește cerințe minime pentru controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, care circulă pe teritoriul Republicii Moldova, cu scopul îmbunătățirii siguranței circulației și a protecției mediului.	Compatibil	
Articolul 2. Domeniu de aplicare (1) Prezenta directivă se aplică vehiculelor comerciale cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h aparținând următoarelor categorii, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (¹) și în Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului (²): (a) autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au, în afara	2. Prezentul Regulament se aplică vehiculelor cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h, din următoarele categorii: 2.1. vehicule rutiere proiectate și fabricate pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au mai mult de opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto – categoriile M ₂ și M ₃ ;	Compatibil	

locului pe scaunul conducătorului auto, mai mult de opt locuri pe scaune – categoriile M₂ și M₃ (b) autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile N₂ și N₃; (c) remorci concepute și construite pentru transportul de mărfuri sau persoane, precum și pentru cazarea persoanelor, și cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile O₃ și O₄; (d) vehicule din categoriile T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b, utilizate în principal pe drumurile publice, în activități comerciale de transport rutier de marfă, cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h. (2) Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului statelor membre de a efectua controale tehnice în trafic asupra vehiculelor care nu intră sub incidența prezentei directive, cum ar fi vehiculele comerciale ușoare din categoria N₁ a căror masă maximă nu depășește 3,5 tone, și de a verifica alte aspecte ale transportului rutier și ale siguranței rutiere sau de a efectua controale în alte locuri decât pe drumurile publice. Nicio dispoziție din prezenta directivă nu împiedică statele membre să limiteze utilizarea unui anumit tip de vehicule la anumite părți din rețeaua sa rutieră pe motive de siguranță rutieră.	2.2. vehicule rutiere proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile N₂ și N₃; 2.3. remorci concepute și construite pentru transportul de mărfuri sau persoane, precum și pentru cazarea de persoane, și cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile O₃ și O₄; 2.4. vehicule din categoriile T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b, utilizate în principal pe drumurile publice, în activități comerciale de transport rutier de marfă, cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h; 2.5. vehicule rutiere proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mică de 3,5 tone – categoria N₁;		
Articolul 3. Definiții Următoarele definiții se aplică numai în sensul prezentei directive: 1. „vehicul” înseamnă orice autovehicul care nu circulă pe șine sau remorca sa;	3. În sensul prezentului Regulament sunt utilizate noțiunile din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, precum și se definesc următoarele noțiuni specifice: 3.1. <i>vehicul</i> - înseamnă orice autovehicul care nu circulă pe șine;	Compatibil	
2. „autovehicul” înseamnă orice vehicul motorizat cu roți care se deplasează prin propriile mijloace, cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;	3.2. <i>autovehicul</i> - înseamnă orice vehicul motorizat cu roți care se deplasează prin propriile mijloace, cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;	Compatibil	

3. „remorcă” înseamnă orice vehicul cu roți și fără autopropulsie, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;		Compatibil	Noțiunea <i>remorcă</i> este prevăzută în art. 5 alin. (1) din Codul nr. 150/2014 al Transporturilor Rutiere cu următorul cuprins: ” <i>remorcă</i> – vehicul rutier fără motor, 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;		Compatibil	Noțiunea <i>semiremorcă</i> este prevăzută în art. 5 alin. (1) din Codul nr. 150/2014 al Transporturilor Rutiere cu următorul cuprins: ” <i>semiremorcă</i> – vehicul rutier tractat, conceput pentru a fi cuplat la un tractor sau la o axă de tractare, astfel încât asupra tractorului sau axei de tractare se exercită o forță verticală semnificativă;”
5. „încărcătură” înseamnă toate bunurile care ar fi în mod normal plasate în sau pe partea de vehicul destinată să transporte o sarcină și care nu sunt fixate permanent pe acesta, inclusiv obiectele din dispozitive de transport, cum ar fi lăzile, cutiile mobile sau containerele, plasate pe vehicule;	3.3. <i>încărcătură</i> - toate bunurile care ar fi în mod normal plasate în sau pe partea de vehicul rutier, destinată să transporte o sarcină și care nu sunt fixate permanent pe acesta, inclusiv obiectele din elementele de transport, cum ar fi lăzile, cutiile mobile sau containerele, plasate pe vehicule;	Compatibil	

6. „vehicul comercial” înseamnă un autovehicul împreună cu remorca sau semiremorca sa, utilizat în principal pentru transportul de mărfuri sau de pasageri în scopuri comerciale, precum transportul pentru terți și în contul terților sau transport pe cont propriu sau în alte scopuri profesionale;		Compatibil	Noțiunea <i>vehicul comercial</i> este prevăzută în art. 5 alin. (1) din Codul nr. 150/2014 al Transporturilor Rutiere cu următorul cuprins: ” <i>vehicul comercial</i> – autovehicul, împreună cu remorca ori semiremorca sa, utilizat în principal pentru transportul rutier de mărfuri sau de persoane contra cost sau în alte scopuri profesionale, sau pentru transportul rutier în cont propriu.”
7. „vehicul înmatriculat într-un stat membru” înseamnă un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru;	3.4. <i>vehicul înmatriculat într-un stat membru UE</i> - un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru al Uniunii Europene;	Compatibil	
8. „deținător al unui certificat de înmatriculare” înseamnă persoana fizică sau juridică pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;	3.5. <i>deținător al unui certificat de înmatriculare</i> - persoana fizică sau juridică pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;	Compatibil	
9. „întreprindere” înseamnă o întreprindere astfel cum este definită la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009;		Compatibil	Noțiunea <i>întreprindere</i> este prevăzută în art. 5 alin. (1) din Codul nr. 150/2014 al Transporturilor Rutiere cu următorul cuprins: ” <i>întreprindere</i> – orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, care exercită ocupația de transport rutier de persoane sau activități conexe

			transportului rutier fie orice persoană fizică sau persoană juridică care exercită ocupația de transport rutier de mărfuri în scopuri comerciale;”
10. „control tehnic în trafic” înseamnă un control tehnic inopinat al vehiculelor comerciale efectuat de autoritățile competente ale unui stat membru sau sub supravegherea directă a acestora;	3.6. <i>control tehnic în trafic</i> - un control tehnic inopinat al vehiculelor comerciale efectuat de autoritatea competentă;	Compatibil	
11. „drum public” înseamnă un drum de utilitate publică generală, precum drumurile locale, regionale sau naționale, șoselele, drumurile expres sau autostrăzile;	3.7. <i>drum public</i> - un drum de utilitate publică generală, altfel cum sunt identificate în art. 2 (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995;	Compatibil	
12. „inspecție tehnică” înseamnă o inspecție în conformitate cu articolul 3 punctul 9 din Directiva 2014/45/UE;	3.8. <i>inspecție tehnică periodică</i> - o inspecție în conformitate cu Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, stabilită prin HG 840/2024;	Compatibil	
13. „certificat de inspecție tehnică” înseamnă un raport al inspecției tehnice eliberat de autoritatea competentă sau de un centru de inspecție, care conține rezultatul inspecției tehnice;	3.9. <i>certificat de inspecție tehnică</i> - un raport al inspecției tehnice eliberat de stația de inspecție tehnică, care conține rezultatul inspecției tehnice, efectuate în condițiile HG 840/2024;	Compatibil	
14. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate sau un organism public abilitat de un stat membru de a fi responsabil cu administrarea sistemului de control tehnic în trafic, inclusiv, dacă este cazul, cu efectuarea unor astfel de controale;	3.10. <i>autoritate competentă</i> – Agenția Națională Transport Auto este autoritatea/organismul public abilitat de a fi responsabil cu administrarea sistemului de control tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, inclusiv, dacă este cazul, cu efectuarea unor astfel de controale;	Compatibil	
15. „inspector” înseamnă o persoană autorizată de un stat membru sau de autoritatea competentă a acestuia să efectueze controale tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate;	3.11. <i>inspector</i> - persoană autorizată de autoritatea competentă să efectueze controale tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate;	Compatibil	
16. „deficiențe” se referă la defecțiuni tehnice și alte situații de neconformitate constatate în timpul unui control tehnic în trafic;	3.12. <i>deficiențe</i> - se referă la defecțiuni tehnice și alte situații de neconformitate constatate în timpul unui control tehnic în trafic;	Compatibil	

17. „control tehnic în trafic concertat” înseamnă un control tehnic în trafic întreprins în comun de autoritățile competente din două sau mai multe state membre;	3.13. <i>control tehnic în trafic concertat</i> - control tehnic în trafic întreprins în comun de autoritățile competente din două sau mai multe state;	Compatibil	
18. „operator” înseamnă o persoană fizică sau juridică care exploatează vehiculul în calitate de proprietar sau este autorizat să exploateze vehiculul de către proprietarul acestuia;		Compatibil	Noțiunea <i>operator</i> este prevăzută în art. 5 alin. (1) din Codul nr. 150/2014 al Transporturilor Rutiere cu următorul cuprins: ” <i>operator de transport rutier</i> – orice întreprindere care efectuează transport rutier, contra plată, cu vehicule rutiere deținute în proprietate, în leasing financiar sau locațiune și este înregistrată în modul corespunzător;”
19. „unitate mobilă de control” înseamnă un sistem transportabil de echipamente de inspecție necesare pentru efectuarea de controale tehnice în trafic mai detaliate, operat de inspectori competenți pentru a realiza controale tehnice în trafic mai detaliate;	3.14. <i>laborator mobil de control</i> - sistem transportabil de echipamente de inspecție necesare pentru efectuarea de controale tehnice în trafic mai detaliate, operat de inspectori competenți pentru a realiza controale tehnice în trafic mai detaliate;	Compatibil	
20. „facilitate de control tehnic în trafic desemnată” înseamnă o zonă fixă pentru efectuarea controalelor tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate care poate fi echipată și cu echipamente de inspecție instalate permanent.	3.15. <i>facilitate de control tehnic în trafic desemnată</i> - o zonă fixă pentru efectuarea controalelor tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate, care poate fi echipată și cu echipamente de inspecție instalate permanent;	Compatibil	
Capitolul II Articolul 4. Sistemul de control tehnic în trafic	II. OBLIGAȚII GENERALE 4. Sistemul de control tehnic în trafic include: 4.1. controalele tehnice în trafic inițiale menționate la pct. 15 din Regulament;	Ccompatibil	

Sistemul de control tehnic în trafic include controalele tehnice în trafic inițiale menționate la articolul 10 alineatul (1) și controalele tehnice în trafic mai detaliate menționate la articolul 10 alineatul (2).	4.2. controalele tehnice în trafic mai detaliate menționate la pct. 16 din Regulament.		
Articolul 5. Procentul de vehicule care trebuie controlate (1) Pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a), (b) și (c), numărul total de controale tehnice în trafic inițiale în Uniune în fiecare an calendaristic corespunde unei proporții de cel puțin 5 % din numărul total al acestor vehicule care sunt înmatriculate în statele membre. (2) Fiecare stat membru depune eforturi pentru a efectua un număr adecvat de controale tehnice în trafic inițiale, proporțional cu numărul total de astfel de vehicule care sunt înmatriculate pe teritoriul său. (3) Informațiile referitoare la vehiculele verificate sunt comunicate Comisiei în conformitate cu articolul 20 alineatul (1).	5. Autoritatea competentă trebuie să asigure un volum minim de controale în trafic, după cum urmează: 5.1. Pentru vehiculele menționate la pct. 2.1, 2.2 și 2.3, numărul total de controale tehnice în trafic, efectuate în fiecare an calendaristic, trebuie să corespundă unei proporții de cel puțin 5% din numărul total al vehiculelor comerciale, care sunt înmatriculate în Registrul de Stat al vehiculelor. 5.2. Informațiile referitoare la vehiculele verificate sunt comunicate Comisiei Europene în conformitate cu pct. 44.1.	Compatibil	
Articolul 6. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc Pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a), (b) și (c), statele membre asigură introducerea în sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc instituit în temeiul articolului 9 din Directiva 2006/22/CE a informațiilor privind numărul și gravitatea deficiențelor, stabilite în anexa II și, după caz, în anexa III, constatate la vehicule exploatate de întreprinderi individuale. Pentru a atribui fiecărei întreprinderi un profil de risc, statele membre pot folosi criteriile stabilite în anexa I. Aceste informații se utilizează pentru verificarea mai riguroasă și mai frecventă a întreprinderilor cu un grad de risc ridicat. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc este administrat de autoritățile competente din statele membre. În vederea punerii în aplicare a primului paragraf, statul membru de înmatriculare folosește informația primită de la alte state membre în temeiul articolului 18 alineatul (1).	6. La selectarea vehiculelor care urmează a fi supuse controlului se va ține cont de profilul de risc al fiecărei întreprinderi, conform criteriilor stabilite în Anexa nr. 1 la prezentul Regulament. Aceste informații se utilizează pentru verificarea mai riguroasă și mai frecventă a întreprinderilor cu un grad de risc ridicat. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc este administrat de autoritățile 7. În funcție de defecțiunile constatate la vehiculele exploatate de întreprinderi ca urmare a controlului efectuat, defecțiunile se clasifică în funcție de gradul de risc, conform criteriilor stabilite în anexa nr. 2 și, după caz, în anexa nr. 3 la prezentul Regulament. 8. La stabilirea profilului de risc al întreprinderii, se utilizează informația primită de la alte state în temeiul pct. 40. 9. Autoritatea competentă poate organiza inspecții tehnice suplimentare, cu caracter inopinat. Informațiile privind conformitatea cu cerințele tehnice aferente circulației pe drumurile publice obținute din inspecțiile inopinate sunt introduse	Compatibil	

Statele membre pot permite inspecții tehnice suplimentare voluntare. Informațiile privind conformitatea cu cerințele tehnice aferente circulației pe drumurile publice obținute din inspecțiile voluntare pot fi avute în vedere pentru a îmbunătăți profilul de risc al unei întreprinderi.	în sistemul de clasificare a riscului, inclusiv, și pentru a îmbunătăți profilul de risc al unui operator de transport. 10. Pentru a facilita realizarea notificării stabilite la pct. 40., autoritatea competentă realizează schimbul de informații cu alte state printr-un sistem de mesagerie (sistemul RSI) utilizând arhitectura sistemică a sistemului de mesagerie al Registrului european al întreprinderilor de transport rutier. Cerințe minime privind conținutul mesajelor XML în cadrul sistemului prevăzute în anexa nr. 6.		
Articolul 7. Responsabilități (1) Statele membre solicită ca certificatul de inspecție tehnică aferent celei mai recente inspecții tehnice periodice sau o copie a acestuia sau, în cazul unui certificat de inspecție tehnică electronic, o copie certificată a certificatului sau un original al acestuia și raportul întocmit cu ocazia celui mai recent control tehnic în trafic să fie păstrate la bordul vehiculului, dacă sunt disponibile. Statele membre pot permite autorităților lor să accepte dovezi electronice ale unor astfel de inspecții, atunci când informații în acest sens sunt accesibile. (2) Statele membre solicită întreprinderilor și conducătorilor unui vehicul supus unui control tehnic în trafic să coopereze cu inspectorii și să ofere acces la vehicul, la piesele acestuia și la întreaga documentație relevantă în scopul efectuării controlului. (3) Statele membre se asigură că responsabilitățile întreprinderilor de a-și menține vehiculele într-o stare de siguranță și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice sunt definite, fără a aduce atingere responsabilităților conducătorilor acestor vehicule.	11. În cazul controlului tehnic în trafic: 11.1. La bordul vehiculului trebuie să fie prezent certificatul de inspecție tehnică aferent celei mai recente inspecții tehnice periodice sau o copie a acestuia sau, în cazul unui certificat de inspecție tehnică electronic, o copie certificată a certificatului sau un original al acestuia și raportul întocmit cu ocazia celui mai recent control tehnic în trafic să fie păstrate la bordul vehiculului, dacă sunt disponibile. Autoritatea competentă acceptă dovezi electronice ale unor astfel de inspecții, atunci când informațiile în acest sens sunt accesibile. 11.2. Operatorii de transport și conducătorii unui vehicul supuși unui control tehnic în trafic au obligația să coopereze cu inspectorii și să ofere acces la vehicul, la piesele acestuia și la întreaga documentație relevantă în scopul efectuării controlului. 11.3. Operatorii de transport sunt responsabili să-și mențină vehiculele într-o stare de siguranță și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice, fără a afecta responsabilitățile conducătorilor acestor vehicule.	Compatibil	
Articolul 8. Inspectorii (1) Inspectorii se abțin de la orice fel de discriminare pe considerente care țin de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare ori de punerea în circulație a vehiculului atunci când selectează vehiculul pentru un control tehnic în trafic și când efectuează controlul.	12. Inspectorii angajați în controlul în trafic al vehiculelor comerciale trebuie să îndeplinească cerințele minime de competență și de formare, inclusiv: 12.1. Să se abțină de la orice fel de discriminare pe considerente care țin de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare ori de punerea în circulație a vehiculului, atunci	Compatibil	

(2) Atunci când efectuează un control tehnic în trafic, inspectorul este liber de orice conflict de interese care ar putea influența imparțialitatea și obiectivitatea deciziilor sale. (3) Recompensa pentru inspectori nu este direct legată de rezultatele controalelor tehnice în trafic inițiale sau mai detaliate. (4) Controalele tehnice în trafic mai detaliate sunt efectuate de inspectori care îndeplinesc cerințele minime de competență și de formare stabilite la articolul 13 și în anexa IV din Directiva 2014/45/UE. Statele membre pot să prevadă ca inspectorii care efectuează controale în facilități de control tehnic în trafic desemnate sau care utilizează unități de control mobile să îndeplinească aceste cerințe sau cerințe echivalente aprobate de autoritatea competentă.	când selectează vehiculul pentru un control tehnic în trafic și când efectuează controlul. 12.2. Să declare și să fie liberi de orice conflict de interese, care ar putea influența imparțialitatea și obiectivitatea deciziilor sale, atunci când efectuează un control tehnic în trafic. 13. Autoritatea competentă va asigura ca salarizarea/premierea pentru inspectori să nu fie direct legată de rezultatele controalelor tehnice în trafic inițiale sau mai detaliate.		
Capitolul III. Articolul 9. Selectarea vehiculelor pentru controlul tehnic inițial în trafic Atunci când identifică vehicule care urmează a fi supuse unui control tehnic în trafic inițial, inspectorii pot alege cu prioritate vehicule exploatate de întreprinderi cu un profil de risc ridicat, astfel cum se menționează în Directiva 2006/22/CE. Vehiculele pot fi selectate pentru control și aleatoriu sau atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră sau pentru mediu.	III. PROCEDURILE DE CONTROL 14. Selectarea vehiculelor pentru controlul tehnic inițial în trafic se face cu prioritate pentru vehiculele exploatate de întreprinderi cu un profil de risc ridicat, astfel cum se menționează în pct. 6 din prezentul Regulament. Vehiculele pot fi selectate pentru control și aleatoriu sau atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră sau pentru mediu.	Compatibil	
Articolul 10. Conținutul și metodele controalelor tehnice în trafic (1) Statele membre se asigură că vehiculele selectate în conformitate cu articolul 9 sunt supuse unui control tehnic în trafic inițial. La fiecare control tehnic în trafic inițial al unui vehicul, inspectorul: (a) verifică cel mai recent certificat de inspecție tehnică și cel mai recent raport de control tehnic în trafic, dacă sunt disponibile, păstrate la bord, sau dovezile electronice ale acestora în conformitate cu articolul 7 alineatul (1);	15. Autoritatea competentă se asigură că vehiculele selectate în conformitate cu pct. 14 din Regulament sunt supuse unui control tehnic în trafic inițial. La fiecare control tehnic în trafic inițial al unui vehicul, inspectorul: (a) verifică cel mai recent certificat de inspecție tehnică și cel mai recent raport de control tehnic în trafic, dacă sunt disponibile, păstrate la bord, sau dovezile electronice ale acestora în conformitate cu pct. 19; (b) efectuează o evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului; (c) poate efectua o evaluare vizuală a arimării încărcăturii vehiculului în conformitate cu pct. 25;	Compatibil	

(b) efectuează o evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului; (c) poate efectua o evaluare vizuală a arimării încărcăturii vehiculului în conformitate cu articolul 13; (d) poate efectua verificări tehnice prin orice metodă pe care o consideră adecvată. Aceste verificări tehnice se pot efectua pentru a justifica o decizie de a supune vehiculul unui control tehnic în trafic mai detaliat sau de a solicita ca deficiențele să fie remediate fără întârziere în conformitate cu articolul 14 alineatul (1). Inspectorul verifică dacă toate deficiențele indicate în raportul de control tehnic în trafic anterior au fost remediate. (2) Pe baza rezultatului inspecției inițiale, inspectorul decide dacă vehiculul sau remorca acestuia ar trebui supuse unui control tehnic în trafic mai detaliat. (3) Un control tehnic în trafic mai detaliat acoperă elementele enumerate în anexa II care sunt considerate necesare și relevante, având în vedere în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a jantelor, a șasiului și a elementelor poluante și metodele recomandate aplicabile verificării acelor elemente. (4) În cazul în care un certificat de inspecție tehnică sau un raport de control tehnic în trafic demonstrează că în cursul ultimelor trei luni a fost controlat unul dintre elementele enumerate în anexa II, inspectorul nu controlează elementul respectiv, cu excepția cazurilor în care un astfel de control este justificat de existența unei deficiențe evidente.	(d) poate efectua verificări tehnice prin orice metodă pe care o consideră adecvată. Aceste verificări tehnice se pot efectua pentru a justifica o decizie de a supune vehiculul unui control tehnic în trafic mai detaliat sau de a solicita ca deficiențele să fie remediate fără întârziere în conformitate cu pct 29. Inspectorul verifică dacă toate deficiențele indicate în raportul de control tehnic în trafic anterior au fost remediate. 16. Pe baza rezultatului inspecției inițiale, inspectorul decide dacă vehiculul sau remorca acestuia ar trebui supuse unui control tehnic în trafic mai detaliat. 17. Un control tehnic în trafic mai detaliat acoperă elementele enumerate în anexa nr. 2, care sunt considerate necesare și relevante, având în vedere în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a jantelor, a șasiului și a elementelor poluante și metodele recomandate aplicabile verificării acelor elemente. 18. În cazul în care un certificat de inspecție tehnică sau un raport de control tehnic în trafic demonstrează că în cursul ultimelor trei luni a fost controlat unul dintre elementele enumerate în anexa nr. 2, inspectorul nu controlează elementul respectiv, cu excepția cazurilor în care un astfel de control este justificat de existența unei deficiențe evidente.		
Articolul 11. Instalațiile de control (1) Un control tehnic în trafic mai detaliat se efectuează cu ajutorul unei unități mobile de control sau al unei facilități de control tehnic în trafic desemnate sau într-un centru de inspecție astfel cum se menționează în Directiva 2014/45/UE. (2) Dacă un control mai detaliat urmează să fie efectuat într-un centru de inspecție sau într-o facilitate de control tehnic în trafic desemnată, acesta trebuie efectuat cât mai curând posibil, în unul	IV. INSTALAȚIILE DE CONTROL 19. Un control tehnic în trafic mai detaliat se efectuează cu ajutorul unei unități mobile de control sau într-o stație de inspecție tehnică autorizată în condițiile Codului Transporturilor Rutiere nr. 840/2025. 20. Dacă unitatea mobilă de control nu permite efectuarea controlului detaliat, vehiculul supus controlului poate fi deplasat, până în cea mai apropiată stație de inspecție tehnică autorizată care permite efectuarea verificărilor.	Compatibil	

dintre cele mai apropiate centre sau în una dintre cele mai apropiate centre sau facilități practice. (3) Unitățile mobile de control și facilitățile de control tehnic în trafic desemnate includ echipamente adecvate pentru efectuarea unui control tehnic în trafic mai detaliat, printre care echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a eficienței frânării, a direcției, a suspensiei și a elementelor poluante ale vehiculului, după caz. Atunci când unitățile mobile de control sau facilitățile de control tehnic în trafic desemnate nu includ echipamente necesare pentru verificarea unui element indicat la controlul inițial, vehiculul este trimis la un centru sau o facilitate de control la care se poate efectua o verificare detaliată a elementului respectiv.	21. Unitatea mobilă de control include echipamentele necesare pentru efectuarea unui control tehnic în trafic mai detaliat, printre care echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a eficienței frânării, a direcției, a suspensiei și a elementelor poluante ale vehiculului, după caz. Atunci când unitățile mobile de control tehnic în trafic desemnate nu includ echipamente necesare pentru verificarea unui element indicat la controlul inițial, vehiculul este trimis la stația de inspecție tehnică la care se poate efectua o verificare detaliată a elementului respectiv.		
Articolul 12. Clasificarea deficiențelor (1) Pentru fiecare element care urmează să fie inspectat, în anexa II figurează o listă a posibilelor deficiențe și a gradului de lor gravitate care trebuie folosită în timpul controalelor tehnice în trafic. (2) Deficiențele identificate pe parcursul controalelor tehnice în trafic ale vehiculelor se clasifică în una dintre următoarele categorii: (a) deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau nu au impact asupra mediului și alte neconformități minore; (b) deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului, să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic sau alte neconformități mai importante; (c) deficiențe periculoase care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau au un impact asupra mediului. (3) Un vehicul care prezintă deficiențe care se încadrează în mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele menționate la alineatul (2) este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la aceleași	V. CLASIFICAREA DEFICIENȚELOR 22. Pentru fiecare element care urmează să fie inspectat, în anexa nr. 2, figurează o listă a posibilelor deficiențe și a gradului de lor gravitate care trebuie folosită în timpul controalelor tehnice în trafic. 23. Deficiențele identificate pe parcursul controalelor tehnice în trafic ale vehiculelor se clasifică în una dintre următoarele categorii: (a) deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau nu au impact asupra mediului și alte neconformități minore; (b) deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului, să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic sau alte neconformități mai importante; (c) deficiențe periculoase care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau au un impact asupra mediului. 24. Un vehicul care prezintă deficiențe care se încadrează în mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele menționate la pct. 23 este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la aceleași aspecte verificate, astfel cum sunt definite în domeniul de aplicare al controalelor menționate la pct.1 din anexa nr. 2, poate fi clasificat în categoria următoare de gravitate a deficiențelor dacă se	Compatibil	

aspecte verificate, astfel cum sunt definite în domeniul de aplicare al controalelor menționate la punctul 1 din anexa II, poate fi clasificat în categoria următoare de gravitate a deficiențelor dacă se consideră că efectul combinat al acestor deficiențe generează un risc mai mare la adresa siguranței rutiere.	consideră că efectul combinat al acestor deficiențe generează un risc mai mare la adresa siguranței rutiere.		
Articolul 13. Controlul arimării încărcăturii (1) În cursul unui control tehnic în trafic, un vehicul poate fi supus unui control al arimării încărcăturii sale în conformitate cu anexa III, pentru a se asigura că încărcătura este arimată astfel încât să nu afecteze condusul în condiții de siguranță sau să nu reprezinte o amenințare pentru viață, sănătate, bunuri sau mediu. Pot fi efectuate controale pentru a se verifica dacă în cursul tuturor manevrelor executate în cursul exploatării vehiculului, inclusiv în cazul situațiilor de urgență sau al manevrelor de pornire în pantă: — poziția încărcăturilor unele față de altele ori față de pereții vehiculului sau de alte suprafețe ale acestuia se poate modifica doar într-o măsură minimă; și — încărcăturile nu pot să părăsească spațiul destinat mărfurilor sau să se deplaseze în afara suprafeței de încărcare. (2) Fără a aduce atingere cerințelor aplicabile transportului anumitor categorii de bunuri, precum cele vizate de Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR) ⁽¹⁾, arimarea încărcăturii și controlul arimării încărcăturii se pot efectua în conformitate cu principiile și, după caz, cu standardele stipulate în secțiunea I din anexa III. Se poate utiliza cea mai recentă versiune a standardelor stipulate în secțiunea I punctul 5 din anexa III. (3) Procedurile referitoare la măsurile subsecvente, menționate la articolul 14, se pot aplica, de asemenea, în cazul unor deficiențe majore sau periculoase legate de arimarea încărcăturii. (4) Statele membre dispun ca personalul implicat în controalele legate de arimarea încărcăturii să beneficieze de o formare adecvată în acest sens.	VI. CONTROLUL ARIMĂRII ÎNCĂRCĂTURII 25. În timpul unui control tehnic în trafic, un vehicul poate fi supus unui control al arimării încărcăturii sale în conformitate cu anexa nr. 3, pentru a se asigura că încărcătura este arimată astfel încât să nu afecteze condusul în condiții de siguranță sau să nu reprezinte o amenințare pentru viață, sănătate, bunuri sau mediu. Pot fi efectuate controale pentru a se verifica dacă în cursul tuturor manevrelor executate în cursul exploatării vehiculului, inclusiv în cazul situațiilor de urgență sau al manevrelor de pornire în pantă: a) poziția încărcăturilor unele față de altele ori față de pereții vehiculului sau de alte suprafețe ale acestuia se poate modifica doar într-o măsură minimă; b) încărcăturile nu pot să părăsească spațiul destinat mărfurilor sau să se deplaseze în afara suprafeței de încărcare. 26. Fără a aduce atingere cerințelor aplicabile transportului anumitor categorii de bunuri, precum transportarea mărfurilor periculoase sau a transporturilor cu depășirea masei totale, a maselor pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, arimarea încărcăturii și controlul arimării încărcăturii se pot efectua în conformitate cu principiile și, după caz, cu standardele stipulate în secțiunea I din anexa nr. 3. Se poate utiliza cea mai recentă versiune a standardelor stipulate în secțiunea I pct. 5 din anexa nr. 3. 27. Procedurile referitoare la măsurile subsecvente, menționate pct. 29 din Regulament, se pot aplica, de asemenea, în cazul unor deficiențe majore sau periculoase, legate de arimarea încărcăturii. 28. Personalul implicat în controalele legate de arimarea încărcăturii trebuie să beneficieze de o formare profesională în acest sens.	Compatibil	

Articolul 14. Măsuri subsecvente în cazul identificării unor deficiențe majore sau periculoase (1) Fără a aduce atingere articolului 14 alineatul (3), statele membre dispun ca orice deficiență majoră sau periculoasă identificată în cursul unui control inițial sau al unui mai detaliat să fie rectificată înainte ca vehiculul să fie folosit pe drumurile publice. (2) Inspectorul poate decide ca vehiculul să fie supus unei inspecții tehnice complete într-un termen specificat dacă acesta este înmatriculat în statul membru în care s-a desfășurat controlul tehnic în trafic. Dacă vehiculul este înmatriculat într-un alt stat membru, autoritatea competentă poate solicita autorității competente din acest alt stat membru în cauză, prin intermediul punctelor de contact menționate la articolul 17, să efectueze o nouă inspecție tehnică a acestui vehicul conform procedurii stabilite la articolul 18 alineatul (2). Atunci când se constată deficiențe majore sau periculoase la un vehicul înmatriculat în afara Uniunii, statele membre pot decide să informeze autoritatea competentă a țării în care a fost înmatriculat vehiculul. (3) În cazul oricăror deficiențe care necesită remedierea promptă sau imediată, ca urmare a oricărui risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere, statul membru sau autoritatea competentă în cauză dispun restricționarea sau interzicerea utilizării vehiculului respectiv până la remedierea acestor deficiențe. Utilizarea unui astfel de vehicul poate fi permisă în scopul deplasării lui până la unul dintre cele mai apropiate ateliere unde pot fi reparate aceste deficiențe, cu condiția ca deficiențele periculoase în cauză să fi fost remediate în așa fel încât să îi permită să ajungă la atelierul respectiv și să nu existe niciun risc imediat pentru siguranța ocupanților săi sau a altor participanți la traficul rutier. În cazul deficiențelor care nu necesită remedierea imediată, statul membru sau autoritatea competentă în cauză poate stabili condițiile și intervalul de timp rezonabil în care poate fi folosit vehiculul înainte de remedierea deficienței. Atunci când nu poate fi reparat astfel încât să poată ajunge până la atelier, vehiculul poate fi dus într-un loc disponibil în care poate fi reparat.	VII. MĂSURI SUBSECVENTE ÎN CAZUL IDENTIFICĂRII UNOR DEFICIENȚE MAJORE SAU PERICULOASE 29. Orice deficiență majoră sau periculoasă identificată în cursul unui control inițial sau al unui mai detaliat, trebuie să fie înlăturată înainte ca vehiculul să fie admis la circulație pe drumurile publice în continuare. 30. În cazul vehiculelor înmatriculate în Republica Moldova, inspectorul poate decide ca vehiculul să fie supus unei inspecții tehnice complete, într-un termen specificat. În cazul vehiculelor înmatriculate într-un alt stat, autoritatea competentă va solicita autorității competente din statul respectiv, prin intermediul punctelor de contact, să efectueze o nouă inspecție tehnică a acestui vehicul. În cazul când vehiculul este înmatriculat într-un stat membru al Uniunii Europene, notificarea către statul membru de înmatriculare se poate efectua utilizând sistemul RSI, în conformitate cu cerințele procedurale și tehnice prevăzute în anexa nr. 6. 31. În cazul oricăror deficiențe care necesită remedierea promptă sau imediată, ca urmare a oricărui risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere, autoritatea competentă va dispune restricționarea sau interzicerea utilizării vehiculului respectiv până la remedierea acestor deficiențe. 32. Utilizarea unui astfel de vehicul poate fi permisă în scopul deplasării lui până la unul dintre cele mai apropiate ateliere unde pot fi reparate aceste deficiențe, cu condiția ca deficiențele periculoase în cauză să fi fost remediate în așa fel încât să îi permită să ajungă la atelierul respectiv și să nu existe niciun risc imediat pentru siguranța membrilor echipajului sau a altor participanți la traficul rutier. 33. În cazul deficiențelor care nu necesită remedierea imediată, autoritatea competentă va stabili condițiile și intervalul de timp rezonabil în care poate fi folosit vehiculul înainte de remedierea deficienței. 34. Atunci când nu poate fi reparat astfel încât să poată ajunge până la atelier, vehiculul poate fi dus într-un loc disponibil în care poate fi reparat.	Compatibil	
---	--	-------------------	--

Articolul 15. Taxele de control Atunci când, în urma unui control mai detaliat, au fost identificate deficiențe, statele membre pot solicita plata unei taxe rezonabile și proporționale care ar trebui să fie corelată cu costul efectuării respectivului control.	35. Cheltuielile pentru efectuarea unui control mai detaliat în cadrul unei stații de inspecție tehnică autorizată, se suportă de către autoritatea competentă, în conformitate cu prevederile art. 43, alin. (7) din Legea 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.	Compatibil	
Articolul 16. Raportul controlului și bazele de date privind controalele tehnice în trafic (1) Pentru fiecare control tehnic în trafic inițial efectuat se comunică autorității competente următoarele informații: (a) țara în care a fost înmatriculat vehiculul; (b) categoria vehiculului; (c) rezultatul controlului tehnic în trafic inițial. (2) La încheierea unui control mai detaliat, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa IV. Statele membre asigură primirea de către conducătorul auto al vehiculului a unei copii a raportului controlului. (3) Inspectorul comunică autorității competente rezultatele controalelor tehnice în trafic mai detaliate într-un interval de timp rezonabil de la inspecția respectivă. Autoritatea competentă păstrează aceste informații în conformitate cu legislația aplicabilă privind protecția datelor timp de cel puțin 36 de luni de la data primirii lor.	VIII. RAPORTUL CONTROLULUI ȘI BAZELE DE DATE PRIVIND CONTROALELE TEHNICE ÎN TRAFIC 36. Pentru fiecare control tehnic în trafic inițial efectuat, inspectorul va completa un formular de control, care va include următoarele date și informații minime: a) țara în care este înmatriculat vehiculul; b) categoria vehiculului; c) rezultatul controlului tehnic în trafic inițial. 37. În cadrul unui control mai detaliat, inspectorul întocmește un proces verbal de control, în conformitate cu anexa nr. 4 din Regulament. Conducătorul auto al vehiculului controlat va primi o copie a procesului verbal al controlului. 38. Inspectorul comunică autorității competente rezultatele controalelor tehnice în trafic mai detaliate la sfârșitul zilei (schimbului) de muncă în care s-a realizat inspecția respectivă. Autoritatea competentă păstrează aceste informații în conformitate cu legislația privind protecția datelor cu caracter personal timp de cel puțin 36 de luni de la data primirii lor.	Compatibil	
Articolul 17. Desemnarea unui punct de contact (1) Statele membre desemnează un punct de contact care: — asigură coordonarea cu punctele de contact desemnate de alte state membre în ceea ce privește acțiunile întreprinse în temeiul articolului 18; — transmite Comisiei datele menționate la articolul 20;	IX. COOPERAREA ȘI SCHIMBUL DE INFORMAȚII 39. Autoritatea competentă este desemnată ca punct de contact pentru cooperarea și schimbul de informații: a) asigură coordonarea cu punctele de contact desemnate de alte state membre ale Uniunii Europene sau state cu care sunt încheiate acorduri de colaborare în ceea ce privește acțiunile întreprinse în temeiul pct. 40 din Regulament;	Compatibil	Prevedere aplicabilă la momentul aderării.

— asigură, după caz, orice alt schimb de informații și oferă asistență punctelor de contact ale altor state membre. (2) Statele membre transmit Comisiei numele și datele de contact ale punctului lor național de contact până la 20 mai 2015 și o informează de îndată cu privire la orice modificare apărută. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact și o transmite statelor membre.	b) asigură schimbul de date cu Comisia Europeană, conform prevederilor pct. 44 din Regulament; c) asigură, după caz, orice alt schimb de informații și oferă asistență punctelor de contact ale altor state membre.		
Articolul 18. Cooperarea dintre statele membre (1) Atunci când se identifică deficiențe majore sau periculoase sau deficiențe care duc la o restricționare sau la o interdicție de a utiliza vehiculul, la un vehicul care nu este înmatriculat în statul membru unde are loc controlul, punctul de contact notifică rezultatele controlului respectiv punctului de contact din statul membru de înmatriculare a vehiculului. Această notificare conține elementele raportului de control tehnic în trafic, conform anexei IV, și este comunicată, de preferat, prin intermediul registrului electronic național menționat la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2), norme detaliate privind procedurile de notificare a vehiculelor care prezintă deficiențe majore sau periculoase punctului de contact al statului membru de înmatriculare. (2) Atunci când se găsesc deficiențe majore sau periculoase la un vehicul, punctul de contact al statului membru în care a fost controlat vehiculul poate solicita autorității competente din statul membru în care este înmatriculat vehiculul, prin intermediul punctului de contact din acest stat membru, să ia măsurile subsecvente corespunzătoare, cum ar fi supunerea vehiculului unei noi inspecții tehnice astfel cum se prevede la articolul 14.	40. În cazul identificării la un vehicul care nu este înmatriculat în Republica Moldova a deficiențelor majore sau periculoase sau deficiențelor care duc la o restricționare sau la o interdicție de a utiliza vehiculul, punctul de contact din cadrul autorității competente notifică rezultatele controlului respectiv punctului de contact din statul de înmatriculare a vehiculului. 41. Această notificare conține elementele procesului verbal de control tehnic în trafic, conform anexei nr. 4, și este comunicată prin canale electronice autorizate de părți și conform procedurilor stabilite. 42. Atunci când se găsesc deficiențe majore sau periculoase la un vehicul, punctul de contact din cadrul autorității competente va solicita autorității competente din statul membru în care este înmatriculat vehiculul, prin intermediul punctului de contact din acest stat membru sau stat cu care sunt încheiate acorduri de colaborare, să ia măsurile subsecvente corespunzătoare, cum ar fi supunerea vehiculului unei noi inspecții tehnice astfel cum se prevede la pct. 29 din Regulament.	Compatibil	Prevedere aplicabilă la momentul aderării.
Articolul 19. Controale tehnice în trafic concertate Anual, statele membre întreprind, în mod regulat, activități de control tehnic în trafic concertate. Statele membre pot combina	43. Autoritatea competentă, de comun cu autoritățile competente a statelor membre sau statelor cu care sunt încheiate acorduri de colaborare, asigură participarea sa în cadrul activităților comune de control tehnic în trafic concertate.	Compatibil	Compatibilitatea va fi asigurată la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană

aceste activități cu cele stabilite la articolul 5 din Directiva 2006/22/CE.			
Articolul 20. Comunicarea de informații către Comisie (1) Înainte de 31 martie 2021 și, ulterior, din doi în doi ani înainte de 31 martie, statele membre comunică prin mijloace electronice Comisiei datele colectate referitoare la ultimii doi ani calendaristici și referitoare la vehiculele controlate pe teritoriul lor. Respectiv datele indică: (a) numărul de vehicule controlate; (b) categoria de vehicule controlate; (c) țara de înmatriculare a fiecărui vehicul controlat; (d) în cazul controalelor mai detaliate, părțile verificate și elementele cu deficiențe, în conformitate cu punctul 10 din anexa IV. Primul raport vizează o perioadă de doi ani începând de la 1 ianuarie 2019. (2) Comisia adoptă norme detaliate, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2), referitoare la formatul în care datele menționate la alineatul (1) trebuie să fie comunicate prin mijloace electronice. Până la stabilirea acestor norme, se folosește formularul standard de raportare prevăzut în anexa V. Comisia raportează datele colectate Parlamentului European și Consiliului.	44. Autoritatea competentă asigură: 44.1. Din doi în doi ani, înainte de 31 martie, comunicarea prin mijloace electronice Comisiei datele colectate referitoare la ultimii doi ani calendaristici și referitoare la vehiculele controlate pe teritoriul său. Respectiv datele indică: a) numărul de vehicule controlate; b) categoria de vehicule controlate; c) țara de înmatriculare a fiecărui vehicul controlat; d) în cazul controalelor mai detaliate, părțile verificate și elementele cu deficiențe, în conformitate cu pct. 10 din anexa nr. 4. 44.2. Datele și informațiile furnizate de autoritatea competentă vor fi completate în conformitate cu formularul standard de raportare prevăzut în anexa nr. 5.	Compatibil	Compatibilitatea va fi asigurată la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană
Articolul 21. Actele delegate Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 22, în ceea ce privește: — actualizarea, dacă este cazul, a articolului 2 alineatul (1) și a punctului 6 din anexa IV pentru a ține seama de schimbările categoriilor de vehicule rezultate din modificări ale legislației		Prevedere UE neaplicabilă	

menționate la articolul respectiv, fără a afecta domeniul de aplicare al prezentei directive; — actualizarea punctului 2 din anexa II în ceea ce privește metodele, în cazul în care metode de inspecție mai eficiente și mai eficace devin disponibile, fără a extinde lista elementelor care trebuie verificate; — adaptarea punctului 2 din anexa II, în urma unei evaluări pozitive ale costurilor și beneficiilor implicate, în ceea ce privește lista elementelor de verificat, metodele de inspecție, motivele respingerii și evaluarea deficiențelor în cazul unei modificări a cerințelor obligatorii relevante pentru omologarea de tip din cadrul legislației Uniunii privind siguranța sau mediul.			
Articolul 22. Exercitarea delegării de competențe (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol. (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 21 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 19 mai 2014. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu intervale de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 21 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare. (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului. (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 21 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la		Prevedere UE neaplicabilă	

data notificării acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.			
Articolul 23. Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de un Comitetul de inspecție tehnică, menționat în Directiva 2014/45/UE. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.		Prevedere UE neaplicabilă	
Capitolul VI Articolul 24 Raportarea (1) Până la 20 mai 2020, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive. Raportul analizează, în special, efectele în privința ameliorării siguranței rutiere, precum și a costurilor și a beneficiilor eventualei includeri a categoriilor N₁ și O₂ în domeniul de aplicare al prezentei directive. (2) Nu mai târziu de 20 mai 2022, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive, în special în ceea ce privește eficacitatea și armonizarea sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc, îndeosebi în definirea profilurilor de risc reciproc comparabile ale diferitelor întreprinderi în cauză. Raportul este însoțit de o evaluare de impact detaliată, care analizează costurile și beneficiile pe întreg teritoriul Uniunii. Evaluarea impactului este pusă la dispoziția Parlamentului European și a Consiliului cu cel puțin șase luni înainte de prezentarea oricărei propuneri legislative, după caz, de includere a		Prevedere UE neaplicabilă	

noi categorii de vehicule în domeniul de aplicare al prezentei directive.			
Articolul 25. Sancțiuni Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie efective, proporționale, cu efect de descurajare și nediscriminatorii.	45. În cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament, se aplică sancțiuni, Codului contravențional nr. 218/2008.	Compatibil	
Articolul 26. Transpunere (1) Statele membre adoptă și publică, până la 20 mai 2017, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceste acte. Statele membre aplică măsurile respective de la 20 mai 2018. În ceea ce privește sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc menționat la articolul 6 din prezenta directivă, ele aplică măsurile respective de la 20 mai 2019. Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc metodele de efectuare a acestei trimiteri. (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor măsuri de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.		Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 27. Abrogare Directiva 2000/30/CE se abrogă cu începere de la 20 mai 2018.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 28. Intrare în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i>.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 29. Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.		Prevedere UE neaplicabilă	
Anexa I. ELEMENTE DE CLASIFICARE ÎN FUNCȚIE DE GRADUL DE RISC Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc constituie baza unei selecții specifice a vehiculelor exploatate de întreprinderi cu un bilanț slab în privința respectării cerințelor de întreținere a vehiculelor și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice. Acesta ia în considerare, deopotrivă, rezultatele inspecțiilor tehnice periodice și pe cele ale controalelor tehnice în trafic. Sistemul de clasificare, în funcție de gradul de risc, se bazează pe următorii parametri la stabilirea unui grad de risc pentru întreprinderea în cauză: a) numărul de deficiențe; b) gravitatea deficiențelor; c) numărul de controale tehnice în trafic sau de inspecții tehnice periodice și voluntare; d) factorul timp.	Anexa nr. 1 ELEMENTE DE CLASIFICARE ÎN FUNCȚIE DE GRADUL DE RISC Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc constituie baza unei selecții specifice a vehiculelor exploatate de întreprinderi cu un bilanț slab în privința respectării cerințelor de întreținere a vehiculelor și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice. Acesta ia în considerare, deopotrivă, rezultatele inspecțiilor tehnice periodice și pe cele ale controalelor tehnice în trafic. Sistemul de clasificare, în funcție de gradul de risc, se bazează pe următorii parametri la stabilirea unui grad de risc pentru întreprinderea în cauză: a) numărul de deficiențe; b) gravitatea deficiențelor; c) numărul de controale tehnice în trafic sau de inspecții tehnice periodice și voluntare; d) factorul timp.	Compatibil	

1. Deficiențele sunt ponderate în funcție de gravitatea lor prin aplicarea următorilor factori de gravitate: a) deficiență periculoasă= 40; b) deficiență majoră= 10; c) deficiență minoră= 1. 2. Evoluția situației (unui vehicul al) unei întreprinderi se reflectă prin atribuirea unui factor de ponderare mai slab rezultatelor unei inspecții „mai vechi” (deficiențelor) decât cel atribuit celor mai „recente”, utilizând următorii factori: a) anul 1 = ultimele 12 luni = factorul 3; b) anul 2 = lunile 13-24 = factorul 2; c) anul 3 = lunile 25-36 = factorul 1. Acest lucru se aplică doar la stabilirea clasificării globale în funcție de gradul de risc. 3. Clasificarea în funcție de gradul de risc se realizează cu ajutorul următoarelor formule: a) formula pentru clasificarea globală în funcție de gradul de risc: $RR = \frac{(D_{Y1} * 3) + (D_{Y2} * 2) + (D_{Y3} * 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$ unde, RR - punctajul global al clasificării în funcție de gradul de risc; D_{Yi} - totalul pentru defecțiunile din anul 1, 2, 3; $D_{Y1} = (\#DD * 40) + (\#MaD * 10) + (\#MiD * 1)$, pentru anul 1 #... - numărul de...; DD - deficiențe periculoase; MaD - deficiențe majore; MiD - deficiențe minore; C - verificări (controale tehnice în trafic sau inspecții tehnice periodice și voluntare) în anul 1, 2, 3; b) formula pentru clasificarea anuală în funcție de gradul de risc:	1. Deficiențele sunt ponderate în funcție de gravitatea lor prin aplicarea următorilor factori de gravitate: a) deficiență periculoasă= 40; b) deficiență majoră= 10; c) deficiență minoră= 1. 2. Evoluția situației (unui vehicul al) unei întreprinderi se reflectă prin atribuirea unui factor de ponderare mai slab rezultatelor unei inspecții „mai vechi” (deficiențelor) decât cel atribuit celor mai „recente”, utilizând următorii factori: a) anul 1 = ultimele 12 luni = factorul 3; b) anul 2 = lunile 13-24 = factorul 2; c) anul 3 = lunile 25-36 = factorul 1. Acest lucru se aplică doar la stabilirea clasificării globale în funcție de gradul de risc. 3. Clasificarea în funcție de gradul de risc se realizează cu ajutorul următoarelor formule: a) formula pentru clasificarea globală în funcție de gradul de risc: $RR = \frac{(D_{Y1} * 3) + (D_{Y2} * 2) + (D_{Y3} * 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$ unde, RR - punctajul global al clasificării în funcție de gradul de risc; D_{Yi} - totalul pentru defecțiunile din anul 1, 2, 3; $D_{Y1} = (\#DD * 40) + (\#MaD * 10) + (\#MiD * 1)$, pentru anul 1 #... - numărul de...; DD - deficiențe periculoase; MaD - deficiențe majore; MiD - deficiențe minore; C - verificări (controale tehnice în trafic sau inspecții tehnice periodice și voluntare) în anul 1, 2, 3; b) formula pentru clasificarea anuală în funcție de gradul de risc:		
--	--	--	--

$AR = \frac{(\#DD * 40) + (\#MaD * 10) + (\#MiD * 1)}{\#C}$ unde, <i>AR</i> - punctajul anual de risc; <i>#...</i> - numărul de ...; <i>DD</i> - deficiențe periculoase; <i>MaD</i> - deficiențe majore; <i>MiD</i> - deficiențe minore; <i>C</i> - verificări (controale tehnice în trafic sau inspecții tehnice periodice și voluntare). Riscul anual trebuie utilizat pentru a evalua evoluția unei întreprinderi de-a lungul anilor. Clasificarea întreprinderilor (vehiculelor) pe baza clasificării globale în funcție de gradul de risc se realizează astfel încât să se obțină următoarea distribuție în rândul întreprinderilor (vehiculelor) care fac obiectul clasificării: a) < 30 % risc scăzut; b) 30 %-80 % risc mediu; c) > 80 % risc ridicat.	$AR = \frac{(\#DD * 40) + (\#MaD * 10) + (\#MiD * 1)}{\#C}$ unde, <i>AR</i> - punctajul anual de risc; <i>#...</i> - numărul de ...; <i>DD</i> - deficiențe periculoase; <i>MaD</i> - deficiențe majore; <i>MiD</i> - deficiențe minore; <i>C</i> - verificări (controale tehnice în trafic sau inspecții tehnice periodice și voluntare). Riscul anual trebuie utilizat pentru a evalua evoluția unei întreprinderi de-a lungul anilor. Clasificarea întreprinderilor (vehiculelor) pe baza clasificării globale în funcție de gradul de risc se realizează astfel încât să se obțină următoarea distribuție în rândul întreprinderilor (vehiculelor) care fac obiectul clasificării: a) < 30 % risc scăzut; b) 30 %-80 % risc mediu; c) > 80 % risc ridicat.		
Anexa II. DOMENIUL DE APLICARE AL CONTROALELOR TEHNICE ÎN TRAFIC ANEXA II DOMENIUL DE APLICARE AL CONTROALELOR TEHNICE ÎN TRAFIC 1. ASPECTE VERIFICATE 0. Identificarea vehiculului 1. Echipamentul de frânare 2. Direcția 3. Vizibilitatea 4. Dispozitivele de iluminat și părțile sistemului electric 5. Punți, jante, anvelope, suspensie	Anexa nr. 2 DOMENIUL DE APLICARE AL CONTROALELOR TEHNICE ÎN TRAFIC DOMENIUL DE APLICARE AL CONTROALELOR TEHNICE ÎN TRAFIC 1. Aspecte verificate 0. Identificarea vehiculului 1. Echipamentul de frânare 2. Direcția 3. Vizibilitatea 4. Dispozitivele de iluminat și părțile sistemului electric 5. Punți, jante, anvelope, suspensie	Compatibil	

6. Șasiu și accesorii șasiu 7. Alte echipamente 8. Elemente poluante 9. Inspecții suplimentare la vehiculele pentru transport de călători din categoriile M2 și M3 2. CERINȚE PRIVIND INSPECȚIILE Elementele care pot fi verificate doar cu ajutorul echipamentelor sunt marcate cu E. Elementele care pot fi verificate doar într-o oarecare măsură fără ajutorul echipamentelor sunt marcate cu +E. În cazul în care o metodă de inspecție este indicată drept vizuală, aceasta înseamnă că, pe lângă examinarea vizuală a elementelor în cauză, inspectorul mai trebuie, după caz, să le manipuleze, să le evalueze zgomotul sau să se servească de oricare alte metode corespunzătoare de inspecție care nu implică folosirea de echipament. Controalele tehnice în trafic pot cuprinde elementele enumerate în tabelul 1, care include metodele recomandate de inspecție care ar trebui să fie utilizate. Nimic din prezenta anexă nu împiedică un inspector să utilizeze echipament suplimentar, după caz, precum un elevator sau un canal. Inspecțiile se desfășoară cu ajutorul tehnicilor și echipamentelor disponibile în prezent și fără a se folosi unelte pentru a demonta sau îndepărta diferite părți ale vehiculului. Inspecția mai poate include, de asemenea, o verificare a faptului că piesele și componentele vehiculului respectă cerințele de siguranță și de mediu obligatorii care erau în vigoare la momentul omologării sau, dacă este cazul, la momentul post echipării. 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. „Motivul respingerii” nu se aplică în cazurile în care acestea fac referire la cerințe care nu au fost stabilite de legislația relevantă	6. Șasiu și accesorii șasiu 7. Alte echipamente 8. Elemente poluante 9. Inspecții suplimentare la vehiculele pentru transport de călători din categoriile M₂ și M₃ 2. Cerințe privind inspecțiile Elementele care pot fi verificate doar cu ajutorul echipamentelor sunt marcate cu E. Elementele care pot fi verificate doar într-o oarecare măsură fără ajutorul echipamentelor sunt marcate cu +E. În cazul în care o metodă de inspecție este indicată drept vizuală, aceasta înseamnă că, pe lângă examinarea vizuală a elementelor în cauză, inspectorul mai trebuie, după caz, să le manipuleze, să le evalueze zgomotul sau să se servească de oricare alte metode corespunzătoare de inspecție care nu implică folosirea de echipament. Controalele tehnice în trafic pot cuprinde elementele enumerate în tabelul 1, care include metodele recomandate de inspecție care ar trebui să fie utilizate. Nimic din prezenta anexă nu împiedică un inspector să utilizeze echipament suplimentar, după caz, precum un elevator sau un canal. Inspecțiile se desfășoară cu ajutorul tehnicilor și echipamentelor disponibile în prezent și fără a se folosi unelte pentru a demonta sau îndepărta diferite părți ale vehiculului. Inspecția mai poate include, de asemenea, o verificare a faptului că piesele și componentele vehiculului respectă cerințele de siguranță și de mediu obligatorii care erau în vigoare la momentul omologării sau, dacă este cazul, la momentul post-echipării. 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. „Motivul 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 post-echiparea.		
---	---	--	--

privind omologarea vehiculelor la data primei înmatriculări, a primei puneri în circulație sau la cerințe privind post echiparea.

3. CONȚINUTUL INSPECȚIEI ȘI METODELE APLICATE, EVALUAREA DEFICIENȚELOR VEHICULELOR Controlul acoperă elementele care sunt considerate necesare și relevante, luând în considerare în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a roților, a șasiurilor, precum și elementele poluante și metodele recomandate enumerate în tabelul următor.

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

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

Element	Metodi	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minor	Major	Periculos
0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI					
0.1. Plicuțele cu numărul de înmatriculare (dacă sunt obligatorii ¹⁾)	Inspecție vizuală	(a) Plicuță (plicuțe) de înmatriculare absentă (absente) sau fixată (fixate) atât de nesigur încât riscă să cadă		X	
		(b) Număr absent sau ilizibil		X	
		(c) Neconforme cu documentele vehiculului sau cu registrele		X	
0.2. Identificarea/numărul de șasiu/ numărul de serie ale vehiculului	Inspecție vizuală	(a) Absent sau de neghiș		X	
		(b) Incomplet, ilizibil, evident falsificat sau nu corespunde documentelor vehiculului		X	
		(c) Documente ilizibile ale vehiculului sau inexactități materiale	X		
1. SISTEMUL DE FRÂNARE					
1.1. Starea mecanică și funcționare					
1.1.1. Pivotal pedalei frânei de serviciu/axul levierului manual	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	(a) Pivotal prea strâns		X	
		(b) Uzură sau joc excesiv		X	
Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.					

3. Conținutul inspecției și metodele aplicate, evaluarea deficiențelor vehiculelor

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

Pentru fiecare dintre sistemele și componentele unui vehicul, supuse inspecției, evaluarea deficiențelor se desfășoară în conformitate cu criteriile stabilite în acest tabel, de la caz la caz. Deficiențele care nu sunt enumerate în prezenta anexă se evaluează în ceea ce privește riscurile pe care le pun pentru siguranța rutieră.

Element	Metoda	Motivule respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI					
0.1. Plicuțele cu numărul de înmatriculare (dacă sunt obligatorii) ¹	Inspecție vizuală	a) Plicuță (plicuțe) de înmatriculare absentă (absente) sau fixată (fixate) atât de nesigur încât riscă să cadă		X	
		b) Număr absent sau ilizibil		X	
		c) Neconforme cu documentele vehiculului sau cu registrele		X	
0.2. Identificarea numărului de șasiu/numărul de serie ale vehiculului	Inspecție vizuală	a) Absent sau de neghiș		X	
		b) Incomplet, ilizibil, evident falsificat sau nu corespunde documentelor vehiculului		X	
		c) Documente ilizibile ale vehiculului sau inexactități materiale	X		
1. SISTEMUL DE FRÂNARE					
1.1. Starea mecanică și funcționare					
1.1.1. Pivotal pedalei frânei de serviciu/axul levierului manual	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	a) Pivotal prea strâns		X	
		b) Uzură sau joc excesiv		X	
Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.					
1.1.2. Starea pedalei/levierului manual și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	a) Cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă		X	
		b) Frâna nu poate fi acționată complet sau este blocată			X
	Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu	b) Degajare incorectă a comenzii de frână	X		
		Funcționalitatea este afectată		X	

Element	Metodi	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minor	Major	Periculos
1.1.2. Starea pedalei/levierului manual și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	(a) Cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă Frâna nu poate fi acționată complet sau este blocată		X	X
	Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(b) Degajare incompletă a comenzii de frână Funcționalitatea este afectată	X		
		(c) Căuciucul antiderapant de pe pedala de frână absent, insuficient fixat sau tocit		X	
1.1.3. Pompa de vacuum sau compresorul și rezervoarele	Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru. Se verifică timpul necesar de formare a vidului sau a presiunii aerului pentru atingerea valorii de operare sigure și funcționarea dispozitivului de avertizare, a supapei de protecție a multieventului și a supapei de siguranță	(a) Presiune/vid insuficient pentru asigurarea a cel puțin patru acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos) Cel puțin două acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos)		X	X
		(b) Timpul de formare a presiunii/vidului la valoarea sigură de operare este prea lung față de cerințe		X	
		(c) Supapa de protecție multieventului sau supapa de decompresie nu funcționează		X	
		(d) Lipsă a etanșeității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile auditiv		X	
		(e) Deteriorare externă care poate afecta funcționarea sistemului de frânare Nivelul de performanță a frânei secundare nu este respectat		X	X

Element	Metodi	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minor	Major	Periculos
1.1.4. Manometrul sau indicatorul pentru presiune	Verificare prin acționare	Funcționare defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută sau a manometrului Este imposibilă identificarea presiunii mici	X		
1.1.5. Supapa de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	(a) Supapă forșată, deteriorată sau uzată excesiv (b) Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură (c) Conexiuni insuficient fixate sau lipsa etanșeității în sistem (d) Funcționare nesatisfăcătoare		X	
1.1.6. Activator frână de staționare, levier de comandă, mecanism cu clichet frână de staționare, frână de staționare electronică	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	(a) Sistemul de blocare al mecanismului cu clichet funcționează necorespunzător (b) Uzură a axului levierului sau a mecanismului cu clichet Uzură excesivă (c) Cursă prea mare a levierului, indicând un regaj incorect (d) Activator lipsă, deteriorat sau nefuncțional (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 acționării sistemului de frânare	(a) Supape deteriorate sau pierderi de aer excesive Funcționalitatea este afectată (b) Pierdere excesivă de ulei din compresor (c) Supapă nesigură sau montată necorespunzător (d) Pierdere sau scurgere de lichid de frână Funcționalitatea este afectată		X	X

	motorul oprit.	c) Căuciucul antiderapant de pe pedala de frână absent, insuficient fixat sau tocit		X	
1.1.3. Pompa de vacuum sau compresorul și rezervoarele	Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru. Se verifică timpul necesar de formare a vidului sau a presiunii aerului pentru atingerea valorii de operare sigure și funcționarea dispozitivului de avertizare, a supapei de protecție a multieventului și a supapei de siguranță	a) Presiune/vid insuficient pentru asigurarea a cel puțin patru acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos) Cel puțin două acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos) b) Timpul de formare a presiunii/vidului la valoarea sigură de operare este prea lung față de cerințe c) Supapa de protecție multieventului sau supapa de decompresie nu funcționează d) Lipsă a etanșeității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile auditiv e) Deteriorare externă care poate afecta funcționarea sistemului de frânare Nivelul de performanță a frânei secundare nu este respectat		X	X
1.1.4. Manometrul sau indicatorul pentru presiune	Verificare prin acționare	Funcționare defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută sau a manometrului Este imposibilă identificarea presiunii mici	X		
1.1.5. Supapa de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	a) Supapă forșată, deteriorată sau uzată excesiv b) Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură c) Conexiuni insuficient fixate sau lipsa etanșeității în sistem d) Funcționare nesatisfăcătoare		X	
1.1.6. Activator frână de staționare, levier de comandă, mecanism cu clichet frână de staționare, frână de staționare	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	a) Sistemul de blocare al mecanismului cu clichet funcționează necorespunzător b) Uzură a axului levierului sau a mecanismului cu clichet		X	
electronică		Uzură excesivă c) Cursă prea mare a levierului, indicând un regaj incorect d) Activator lipsă, deteriorat sau nefuncțional 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 acționării sistemului de frânare	a) Supape deteriorate sau pierderi de aer excesive Funcționalitatea este afectată b) Pierdere excesivă de ulei din compresor c) Supapă nesigură sau montată necorespunzător d) Pierdere sau scurgere de lichid de frână Funcționalitatea este afectată		X	X
1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)	Deconectarea și reconectarea elementelor de cuplare ale sistemului de frână dintre vehiculul tractor și remorcă	a) Ventilul de închidere sau supapă cu etanșare automată defecte Funcționalitatea este afectată b) Ventilul de închidere sau supapă prost fixată sau montată necorespunzător Funcționalitatea este afectată c) Pierderi excesive de aer Funcționalitatea este afectată d) Funcționare defectuoasă Funcționarea frânei este afectată	X		
1.1.9. Acumulator/rezervor de presiune	Inspecție vizuală	a) Rezervor ușor deteriorat sau corodat Rezervor foarte deteriorat, corodat sau neetans b) Dispozitivul de purjare nu funcționează c) Rezervor prost fixat sau montat necorespunzător	X		
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (pentru sisteme hidraulice)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	a) Servomecanism frână defect sau ineficace Nu funcționează b) Cilindrul principal defect, dar frâna încă funcționează Cilindru principal defect sau neetans		X	X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea defecţiunilor		
			Minor	Major	Periculos
1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorci (electrice şi pneumatice)	Deconectarea şi reconectarea elementelor de cuplare ale sistemului de frână dintre vehiculul tractor şi remorcă	(a) Ventil de închidere sau supapă cu etanşare automată defectă Funcţionalitatea este afectată	X	X	
		(b) Ventil de închidere sau supapă prost fixată sau montată necorespunzător Funcţionalitatea este afectată	X	X	
		(c) Pierderi excesive de aer Funcţionalitatea este afectată		X	X
		(d) Funcţionare defectuoasă Funcţionarea frânei este afectată		X	X
1.1.9. Acumulator/rezervor presine	Inspecţie vizuală	(a) Rezervor uşor deteriorat sau corodat Rezervor foarte deteriorat, corodat sau netăţ	X	X	
		(b) Dispozitivul de purjare nu funcţionează		X	
		(c) Rezervor prost fixat sau montat necorespunzător		X	
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (pentru sisteme hidraulice)	Inspecţie vizuală a componentelor în timpul acţiunii sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Servomecanism frână defect sau ineficient Nu funcţionează		X	X
		(b) Cilindru principal defect, dar frâna încă funcţionează Cilindru principal defect sau netăţ		X	X
		(c) Cilindru principal nesigur, dar frâna încă funcţionează		X	
		Cilindru principal nesigur			X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea defecţiunilor		
			Minor	Major	Periculos
		(d) Cantitate insuficientă de lichid de frână, sub marcajul MIN Cantitatea de lichid de frână este considerabil sub marcajul MIN Lichidul de frână nu este vizibil	X	X	X
		(e) Capacul de la rezervorul cilindrilor principal lipseşte	X		
		(f) Martorul lichidului de frână aprins sau defect	X		
		(g) Funcţionare incorectă a dispozitivului de avertizare în cazul unui nivel insuficient de lichid de frână	X		
1.1.11. Conducute de frână rigide	Inspecţie vizuală a componentelor în timpul acţiunii sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere			X
		(b) Lipsa etanşeităţii conductelor sau a racordurilor (la sistemele de frânare pneumatice) Lipsa etanşeităţii conductelor sau a racordurilor (la sistemele de frânare hidraulice)		X	X
		(c) Conducute deteriorate sau excesiv de corodate Afectează funcţionarea frânelor cu urmare a blocajelor sau a riscului iminent de scurgere		X	X
		(d) Conducute plasate greşit Risc de producere a unei avarii	X		
1.1.12. Furtunuri flexibile de frână	Inspecţie vizuală a componentelor în timpul acţiunii sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere			X
		(b) Furtunuri deteriorate, cu puncte de fricţiune, răsucite sau prea scurte Furtunuri deteriorate sau cu puncte de fricţiune	X		

		e) Cilindru principal nesigur, dar frâna încă funcţionează Cilindru principal nesigur		X	
		d) Cantitate insuficientă de lichid de frână, sub marcajul MIN Cantitatea de lichid de frână este considerabil sub marcajul MIN Lichidul de frână nu este vizibil	X		X
		e) Capacul de la rezervorul cilindrilor principal lipseşte	X		
		f) Martorul lichidului de frână aprins sau defect	X		
1.1.11. Conducute de frână rigide	Inspecţie vizuală a componentelor în timpul acţiunii sistemului de frânare, dacă este posibil	g) Funcţionare incorectă a dispozitivului de avertizare în cazul unui nivel insuficient de lichid de frână	X		
		a) Risc iminent de fisurare sau rupere			X
		b) Lipsa etanşeităţii conductelor sau a racordurilor (la sistemele de frânare pneumatice) Lipsa etanşeităţii conductelor sau a racordurilor (la sistemele de frânare hidraulice)		X	X
		c) Conducute deteriorate sau excesiv de corodate Afectează funcţionarea frânelor cu urmare a blocajelor sau a riscului iminent de scurgere		X	X
		d) Conducute plasate greşit	X		
		Risc de producere a unei avarii		X	
1.1.12. Furtunuri flexibile de frână	Inspecţie vizuală a componentelor în timpul acţiunii sistemului de frânare, dacă este posibil	a) Risc iminent de fisurare sau rupere			X
		b) Furtunuri deteriorate, cu puncte de fricţiune, răsucite sau prea scurte Furtunuri deteriorate sau cu puncte de fricţiune	X		
		c) Lipsa etanşeităţii furtunurilor sau a racordurilor (la sistemele de frânare pneumatice) Lipsa etanşeităţii furtunurilor sau a racordurilor (la sistemele de frânare hidraulice)		X	X

		d) Unflare exagerată a furtunului sub presiune Cablul deteriorat		X	X
		e) Porozitatea furtunurilor		X	
		a) Garnituri sau plăcuţe excesiv de uzate (la nivelul marcajului minim) Garnituri sau plăcuţe excesiv de uzate (marcajul minim nu este vizibil)		X	X
		b) Garnituri sau plăcuţe ancrasate (cu ulei, unsoare etc.) Funcţionarea frânei este afectată		X	X
1.1.13. Garnituri şi plăcuţe de frână	Inspecţie vizuală	c) Garnituri sau plăcuţe lipsă sau montate în mod greşit			X
		a) Tambur sau disc uzat Tambur sau disc excesiv de zgâriat, crăpat, nesigur sau spart	X		X
		b) Tambur sau disc ancrasat (cu ulei, unsoare etc.) Funcţionarea frânei este grav afectată	X		X
		c) Tambur sau disc care lipseşte		X	X
1.1.14. Tamburi şi discuri de frână	Inspecţie vizuală	d) Plăcuţe spate nesiguri		X	
		a) Cabluri deteriorate sau cu noduri Funcţionarea frânei este afectată		X	X
		b) Componente excesiv de uzate sau corodate Funcţionarea frânei este afectată		X	X
		c) Cablu, tijă sau îmbinare fixată nesigur		X	
1.1.15. Cabluri de frână, leviere şi conexiuni, tije de acţionare	Inspecţie vizuală a componentelor în timpul acţiunii sistemului de frânare, dacă este posibil	d) Ghid de cablu defect		X	
		e) Restricţionarea mişcării libere ale elementelor sistemului de frânare		X	
		f) Mişcare anormală a plăgurilor/cuplajului indicând reglarea incorectă sau uzura excesivă		X	
		a) Servomotor frână forat sau deteriorat Funcţionarea frânei este afectată		X	X
1.1.16. Servomotor frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	Inspecţie vizuală a componentelor în timpul acţiunii sistemului de frânare, dacă este posibil	b) Servomotor frână netăţ Funcţionarea frânei este afectată		X	X
		c) Servomotor frână nesigur sau montat		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea defecţiunilor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.13. Garnituri şi plăcuţe de frână	Inspecţie vizuală	(c) Lipsa etanşeităţii furmurilor sau a racordurilor (la sistemele de frânare pneumatice)		X	
		Lipsa etanşeităţii furmurilor sau a racordurilor (la sistemele de frânare hidraulice)			X
		(d) Unflarea exagerată a furmurilor sub presiune		X	
		Cablu deteriorat			X
		(e) Porozitatea furmurilor		X	
1.1.14. Tamburi şi discuri de frână	Inspecţie vizuală	(a) Garnituri sau plăcuţe excesiv de uzate (la nivelul marcajului minim)		X	
		Garnituri sau plăcuţe excesiv de uzate (marcajul minim nu este vizibil)			X
		(b) Garnituri sau plăcuţe ancorate (cu ulei, umoare etc.)		X	
		Funcţionarea frânei este afectată			X
		(c) Garnituri sau plăcuţe lipsă sau montate în mod greşit			X
1.1.15. Cabluri de frână, leviere şi conexiuni, tije de acţionare	Inspecţie vizuală a componentelor în timpul acţionării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Tambur sau disc uzat		X	
		Tambur sau disc excesiv de zgâriat, crăpat, nesigur sau spart			X
		(b) Tambur sau disc ancorat (cu ulei, umoare etc.)		X	
		Funcţionarea frânei este grav afectată			X
		(c) Tambur sau disc care lipşeşte			X
1.1.16. Servomotor frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	Inspecţie vizuală a componentelor în timpul acţionării sistemului de frânare, dacă este posibil	(d) Platuş spate nesigur		X	
		(a) Cabluri deteriorate sau cu noduri		X	
		Funcţionarea frânei este afectată			X
		(b) Componente excesiv de uzate sau corodate		X	
		Funcţionarea frânei este afectată			X
1.1.17. Regulator automat al frânelor în funcţie de sarcină	Inspecţie vizuală	(c) Cablu, tijă sau îmbinare fixată nesigur		X	
		(d) Ghid de cablu defect		X	
		(e) Restricţionarea mişcării libere a elementelor sistemului de frânare		X	
		(f) Mişcare anormală a pârghiilor/cuplajului indicând reglarea incorectă sau uzura excesivă		X	
		(g) Servomotor frână fuorat sau deteriorat		X	
1.1.18. Dispozitive şi indicatori de reglare a jocului	Inspecţie vizuală	Funcţionarea frânei este afectată			X
		(b) Servomotor frână necunoscut		X	
		Funcţionarea frânei este afectată			X
		(c) Servomotor frână nesigur sau montat necorespunzător		X	
		Funcţionarea frânei este afectată			X
1.1.19. Frâna de încetinire (dacă este prevăzută din construcţie sau obligatorie)	Inspecţie vizuală	(d) Servomotor frână excesiv de corodat		X	
		Riscul să se fissureze			X
		(e) Cursă insuficientă sau prea mare a pistonului sau a mecanismului cu membrană		X	
		Funcţionarea frânei este afectată (lipsa rezervei de mişcare)			X
		(f) Inelul de protecţie contra prafului deteriorat		X	
1.1.20. Acţionarea automată a frânelor remorcii	Inspecţie vizuală	Lipsa inelului de protecţie contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia		X	
		a) Cuplaj defect		X	
		b) Cuplaj incorect reglat		X	
		c) Blocarea sau nefuncţionarea regulatorului (funcţionare ABS)		X	
		Blocarea sau nefuncţionarea regulatorului			X
1.1.21. Sistem de frânare complet	Inspecţie vizuală	d) Lipsa regulatorului (dacă este necesar)			X
		e) Lipsa plăcuţei cu date		X	
		f) Date ilizibile sau neconforme cu cerinţele		X	
		a) Dispozitiv de reglare deteriorat, blocat sau cu mişcare anormală, excesiv de uzat sau reglat incorect		X	
		b) Dispozitiv de reglare defect		X	
1.1.22. Racorduri diagnostic (dacă au fost prevăzute din construcţie sau sunt obligatorii)	Inspecţie vizuală	c) Dispozitiv de reglare instalat incorect sau înlocuit		X	
		a) Racorduri sau montări nesigure		X	
		Funcţionalitatea este afectată			X
		b) Sistem defect în mod evident sau absent		X	
		1.1.20. Acţionarea automată a frânelor remorcii			X
1.1.23. Frânare inerţială	Inspecţie vizuală şi în timpul funcţionării	Sistemul de frânare al remorcii nu funcţionează automat dacă este deconectată cuplarea			X
		a) Alte dispozitive ale sistemului (de exemplu, pompă antigel, uscător de aer etc.) deteriorate la exterior sau excesiv corodate, astfel încât afectează sistemul de frânare		X	
		Funcţionarea frânei este afectată			X
		b) Pierderi de aer sau de antigel		X	
		Funcţionalitatea sistemului este afectată			X
1.2. Performanţa şi eficienţa frânei de serviciu	1.2.1. Performanţă (E)	c) Componente prost fixate sau montate în mod necorespunzător		X	
		d) Modificare nesigură a oricărei componente ¹⁴		X	
		Funcţionarea frânei este afectată			X
		1.2.2. Eficienţă (E)			
		Testare efectuată pe un aparat de testare frâne la masa prezentată sau, dacă acest lucru nu este posibil din considerente tehnice,			
1.2. Performanţa şi eficienţa frânei de serviciu	1.2.1. Performanţă (E)	Forţa de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roţi		X	
		Forţa de frânare inexistentă pe una sau pe mai multe roţi			X
		b) Forţa de frânare la oricare dintre roţi este mai mică de 70 % din forţa maximă înregistrată pe ceaaltă roată de pe aceeaşi punte. În cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă		X	
		Forţa de frânare la oricare dintre roţi este mai mică de 50 % din forţa maximă înregistrată pe ceaaltă roată de pe aceeaşi punte în cazul punţilor direcţionale			X
		c) Variaşie bruscă a forţei de frânare (blocaj)		X	
1.2. Eficienţă (E)	1.2.2. Eficienţă (E)	d) Întârziere anormală la frânarea oricăreia dintre roţi		X	
		e) Fricţiune excesivă a forţei de frânare în cursul fiecărei turanţi complete a roţii		X	
		Coefficient de frânare mai mic decât următoarele valori: Categoriile M1, M2 şi M3: 50 % Categoriile N1: 45 %		X	

Element	Metoda	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
1.1.17. Regulator automat al frânării în funcție de sarcină	Inspecție vizuală a componentelor în timpul asocierii sistemului de frânare, dacă este posibil	(f) Înveliș de protecție contra prafului deteriorat	X		
		Lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia		X	
		(a) Cuplaj defect		X	
		(b) Cuplaj incorrect reglat		X	
		(c) Blocarea sau nefuncționarea regulatorului (funcționare ABS)		X	
		Blocarea sau nefuncționarea regulatorului			X
		(d) Lipsa regulatorului (dacă este necesar)			X
1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocului	Inspecție vizuală	(a) Dispozitiv de reglare deteriorat, blocat sau cu mișcare anormală, excesiv de uzat sau reglat incorrect		X	
		(b) Dispozitiv de reglare defect		X	
		(c) Dispozitiv de reglare instalat incorrect sau înlocuit		X	
1.1.19. Frâna de încetinire (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie)	Inspecție vizuală	(a) Racorduri sau montări nesigure	X		
		Funcționalitatea este afectată		X	
1.1.20. Acționarea automată a frinelor remorci	Deconectarea cuplării sistemului de frânare între vehiculul tractor și remorcă	(b) Sistem defect în mod evident sau absent		X	
		Sistemul de frânare al remorcii nu funcționează automat dacă este deconectată cuplarea			X
Element	Metoda	Motivul respingerii	Clasificarea 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 excesiv corodate, astfel încât afectează sistemul de frânare		X	
		Funcționarea frânei este afectată			X
		(b) Pierderi de aer sau de antigel	X		
		Funcționalitatea sistemului este afectată		X	
		(c) Componente prus fixate sau montate în mod necorespunzător		X	
1.1.22. Racorduri diagnostice (dacă nu sunt prevăzute din construcție sau sunt obligatorii)	Inspecție vizuală	(d) Modificare nesigură a oricărei componente ³		X	
		Funcționarea frânei este afectată			X
1.1.23. Frânare inerțială	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	Eficiență insuficientă		X	
1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu					
1.2.1. Performanță (E)	În timpul unei testări efectuate pe un aparat de testare frâne, frâncle sunt acționate în mod progresiv până la puterea maximă	(a) Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți		X	
		Forță de frânare inexistentă pe una sau pe mai multe roți			X
		(b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 70 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul testării frinelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă		X	
		Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 50 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte în cazul punților directoare			X

	cu vehiculul în mișcare, utilizându-se un instrument de înregistrare a decelerării ¹	Categoriile N2 și N3: 43 % ⁴ Categoriile O3 și O4: 40 % ² Mai puțin de 50 % din valorile de mai sus atinse			X
1.3. Performanța și eficiența franei secundare (de urgență) (dacă este acționată printr-un sistem separat)					
1.3.1. Performanță (E)	Dacă sistemul de frânare secundar este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1	a)	Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți		X
			Forță de frânare inexistentă pe una sau pe mai multe roți		X
		b)	Forța de frânare a oricăreia dintre roți este mai mică de 70 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă		X
			Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 50 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte în cazul punților directoare		X
	c)	Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	
1.3.2. Eficiență (E)	Dacă sistemul de frânare secundar este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.2	Forța de frânare mai mică de 50 % ⁵ din performanța prevăzută a frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2 în raport cu masa maximă autorizată			X
		Mai mică de 50 % din valorile forței de frânare de mai sus atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării			X
1.4. Performanța și eficiența franei de staționare					
1.4.1. Performanță (E)	A se acționa frâna în timpul unei testări pe un aparat de testare frâne	Frână nefuncțională pe o parte sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă			X
		Mai mică de 50 % din valorile forței de frânare menționate la punctul 1.4.2 atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării			X
1.4.2. Eficiență (E)	Testare efectuată cu un aparat de testare frâne. Dacă nu este posibil, atunci printr-un test rutier cu ajutorul unui instrument de înregistrare a decelerării	Pentru toate categoriile de vehicule, un coeficient de frânare de cel puțin 16 % în raport cu masa maximă autorizată sau, pentru autovehicule, de cel puțin 12 % în raport cu masa maximă combinată autorizată a vehiculului, luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare			X
		Mai mică de 50 % din valorile coeficienților de frânare de mai sus atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării			X
1.5. Performanța franei de încetinire	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, verificări destinate să stabilească dacă sistemul funcționează	a)	Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemelor de frânare pe evacuare)		X
		b)	Sistemul nu funcționează		X
1.6. Sistem de frânare cu anti-blocare (ABS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a)	Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare		X
		b)	Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X
		c)	Senzorii de viteză din roată sunt absenți sau deteriorați		X
		d)	Instalație electrică deteriorată		X
		e)	Alte componente sunt absente sau deteriorate		X
		f)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X
1.7. Sistem electronic de frânare (EBS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a)	Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare		X
		b)	Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X
		c)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X
		d)	Conectorul între vehiculul tractor și remorcă incompatibil sau lipsă		X
1.8. Lichid de frână	Inspecție vizuală	Lichid de frână contaminat sau sedimentat		X	
		Risc iminent de avarie			X
2. DIRECTIE					

Element	Metodă	Matricele răspunsuri	Clasificarea deficiențelor		
			Minor	Major	Periculos
		(c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	
		(d) Întărire anormală la frânarea oricăreia dintre roți		X	
		(e) Fluctuație excesivă a forței de frânare în cursul fazei largii complete a roții		X	
1.2.2. Eficiență (E)	Testare efectuată pe un aparat de testare frâne la masa prezentată sau, dacă acest lucru nu este posibil din considerente tehnice, cu vehiculul în mișcare, utilizându-se un instrument de înregistrare a decelerării (*)	Coefficient de frânare mai mic decât următoarele valori (%): Categoriile M ₁ , M ₂ și M ₃ : 50 % (*) Categoriile N ₁ : 45 % Categoriile N ₂ și N ₃ : 43 % (*) Categoriile O ₁ și O ₂ : 40 % (*) Mai puțin de 50 % din valorile de mai sus atinse		X	
1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) (dacă este acționată printr-un sistem separat)					X
1.3.1. Performanță (E)	Dacă sistemul de frânare secundar este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1	(a) Forțe de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți Forțe de frânare inexistente pe una sau pe mai multe roți (b) Forțe de frânare a oricăreia dintre roți este mai mică de 70 % din forța maximă înregistrată pe ceaaltă roată de pe aceeași punte. În cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 50 % din forța maximă înregistrată pe ceaaltă roată de pe aceeași punte în cazul punților direcționale (c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	X
Element	Metodă	Matricele răspunsuri	Clasificarea deficiențelor		
			Minor	Major	Periculos
1.3.2. Eficiență (E)	Dacă sistemul de frânare secundar este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.2	Forța de frânare mai mică de 50 % (*) din performanța prevăzută a frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2 în raport cu masa maximă autorizată Mai mică de 50 % din valorile forței de frânare de mai sus atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării		X	X
1.4. Performanța și eficiența frânei de staționare					
1.4.1. Performanță (E)	A se acționa frâna în timpul unei testări pe un aparat de testare frâne	Frână nefuncțională pe o parte sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă Mai mică de 50 % din valorile forței de frânare menționate la punctul 1.4.2 atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării		X	X
1.4.2. Eficiență (E)	Testare efectuată cu un aparat de testare frâne. Dacă nu este posibil, atunci printr-un test rutier cu ajutorul unui instrument de înregistrare a decelerării	Pentru toate categoriile de vehicule, un coefficient de frânare de cel puțin 16 % în raport cu masa maximă autorizată sau, pentru autovehicule, de cel puțin 12 % în raport cu masa maximă combinată autorizată a vehiculului, luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare Mai mică de 50 % din valorile coeficienților de frânare de mai sus atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării		X	X
1.5. Performanța frânei de încetinire	Inspeție vizuală și, dacă este posibil, verificări destinate să stabilească dacă sistemul funcționează	(a) Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemelor de frânare pe evasare) (b) Sistemul nu funcționează		X	
1.6. Sistem de frânare cu anti-blocare (ABS)	Inspeție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	(a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare (b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului (c) Senzorii de viteză din roți sunt absenți sau defectuoși		X	

2.1. Stare mecanică					
2.1.1. Starea mecanismului de direcție	Inspeția vizuală a modului de funcționare a mecanismului de direcție în timp ce volanul este rotit	a) Palierul arborelui rîncuit sau cnelului uzate Funcționalitatea este afectată b) Palierul arborelui excesiv de uzat Funcționalitatea este afectată c) Mișcare excesivă a palierului arborelui Funcționalitatea este afectată d) Lipsa etanșeitii Formare de picături		X	X
2.1.2. Fixarea casetei de direcție	Inspeția vizuală a modului de fixare a casetei de direcție pe șais în timp ce volanul este rotit în sensul acelor de ceasornic și în sens invers	a) Fixarea necorespunzătoare a casetei de direcție Fixare periculoasă a șaisului sau joc relativ vizibil față de șaisul carosabil b) Ghiri de fixare în șais ovalizate Fixare foarte defectuoasă c) Șuruburile de fixare absente sau rupte Fixare foarte defectuoasă d) Casetă de direcție spartă Stabilitatea sau fixarea casetei este afectată		X	X
2.1.3. Starea conexiunilor sistemului de direcție	Inspeția vizuală a componentelor sistemului de direcție în timp ce volanul este rotit în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pentru identificarea gradului de uzură și a fisurilor și pentru a evalua gradul de siguranță	a) Mișcare relativă între componente care ar trebui să fie fixe Mișcare excesivă sau risc de desprindere b) Uzură excesivă a articulațiilor Risc foarte mare de desprindere c) Componente sparte sau deformate Afectează funcționarea d) Absența dispozitivelor de blocare e) Aliniere greșită a componentelor (de exemplu, bara de conexiune sau bara de comandă a direcției) f) Modificare periculoasă Afectează funcționarea g) Împelșul de protecție contra prafului stricat sau deteriorat		X	X
		Împelșul de protecție contra prafului absent sau deteriorat excesiv		X	
2.1.4. Funcționare conexiunilor sistemului de direcție	Inspeția vizuală a componentelor sistemului de direcție în timp ce volanul este rotit cu roțile pe sol și cu motorul pornit (servodirecție) în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pentru identificarea gradului de uzură și a fisurilor și pentru a evalua gradul de siguranță	a) La acționarea sistemului de direcție se produce ciocnirea cu un element fix al șaisului b) Limitatoarele de cursă nu funcționează sau lipsește		X	
2.1.5. Servodirecție	Se verifică sistemul de direcție în ceea ce privește etanșeitățile și nivelul lichidului de frână din rezervor (dacă este vizibil). Cu roțile pe sol și cu motorul pornit, se verifică dacă sistemul de servodirecție funcționează	a) Scurgere de lichid b) Cantitate insuficientă de lichid (sub marcajul MIN) Capacitate a rezervorului insuficientă c) Mecanismul nu funcționează Direcția este afectată d) Mecanismul crăpat sau nesigur Direcția este afectată e) Aliniere necorespunzătoare sau ciocnirea componentelor Direcția este afectată f) Modificare nesigură Direcția este afectată g) Cabluri/furtunuri deteriorate, corodate excesiv Direcția este afectată		X	X
2.2. Volanul, coloana și bara de direcție					
2.2.1. Starea volanului	Cu roțile pe sol, se împinge și se trage volanul în linie cu coloana, se împinge volanul în diferite direcții perpendiculare pe coloana. Inspeție vizuală a jocului și a stării cuplajelor	a) Mișcare relativă între volan și coloana de direcție, indicând o fixare insuficientă Risc foarte mare de desprindere b) Lipsa dispozitivului de reținere pe butucul volanului Risc foarte mare de desprindere		X	X

Element	Metodă	Motivul neîmpingerii	Clasificarea defecţiunilor		
			Minor	Major	Periculos
		(d) Instalatie electrică deteriorată		X	
		(e) Alte componente sunt absente sau deteriorate		X	
		(f) Sistemul indică o defecţiune prin interfaţa electronică a vehiculului		X	
1.7. Sistem electronic de frânare (EBS)	Inspectie vizuală şi inspectia dispozitivului de avertizare şi/sau prin utilizarea interfeţei electronice a vehiculului	(a) Funcţionare defectuoasă a dispozitivului de avertizare		X	
		(b) Dispozitivul de avertizare indică funcţionarea defectuoasă a sistemului		X	
		(c) Sistemul indică o defecţiune prin interfaţa electronică a vehiculului		X	
		(d) Conectorul între vehiculul tractor şi remorcă incomplet sau lipsă			X
1.8. Lichid de frână	Inspectie vizuală	Lichid de frână contaminat sau sedimentat		X	
		Risc iminent de avarie			X
2. DIRECŢIE					
2.1. Stare mecanică					
2.1.1. Starea mecanismului de direcţie	Inspectie vizuală a modului de funcţionare a mecanismului de direcţie în timp ce volanul este rotit	(a) Palierul arborelui răsuci sau cnelerii uzate		X	
		Funcţionalitatea este afectată			X
		(b) Palierul arborelui excesiv de uzat		X	
		Funcţionalitatea este afectată			X
		(c) Mişcare excesivă a palierului arborelui		X	
		Funcţionalitatea este afectată			X
		(d) Lipsa etanşeităţii		X	
		Formare de picături			X
Element	Metodă	Motivul neîmpingerii	Clasificarea defecţiunilor		
			Minor	Major	Periculos
2.1.2. Fixarea cassettei de direcţie	Inspectie vizuală a modului de fixare a cassettei de direcţie pe şasiu în timp ce volanul este rotit în sensul acelor de ceasornic şi în sens invers	(a) Fixarea necorespunzătoare a cassettei de direcţie		X	
		Fixare periculoasă de slăbiciune sau joc relativ vizibil faţă de şasiu/caroserie			X
		(b) Ghieri de fixare în spaţii ovalizate		X	
		Fixare foarte defectuoasă			X
		(c) Şuruburile de fixare absente sau rupte		X	
		Fixare foarte defectuoasă			X
		(d) Caseta de direcţie spartă		X	
		Stabilitatea sau fixarea cassettei este afectată			X
2.1.3. Starea conexiunilor sistemului de direcţie	Inspectie vizuală a componentelor sistemului de direcţie în timp ce volanul este rotit în sensul acelor de ceasornic şi în sens invers pentru identificarea gradului de uzură şi a fisurilor şi pentru a evalua gradul de siguranţă	(a) Mişcare relativă între componente care ar trebui să fie fixe		X	
		Mişcare excesivă sau risc de desprindere			X
		(b) Uzură excesivă a articulaţiilor		X	
		Risc foarte mare de desprindere			X
		(c) Componente sparte sau deformate		X	
		Afectează funcţionarea			X
		(d) Absenţa dispozitivelor de blocare		X	
		(e) Aliniere greşită a componentelor (de exemplu, bara de conexiune sau bara de comandă a direcţiei)		X	
		(f) Modificare nesigură ³		X	
		Afectează funcţionarea			X

	flexibile sau a articulaţiilor universale	c) Butucul, coroana sau spiţele volanului fisurate sau prost fixate Risc foarte mare de desprindere		X	
2.2.2. Coloană de direcţie şi amortizoare de direcţie	Se împinge şi se trage volanul în linie cu coloana, se împinge volanul în diferite direcţii perpendiculare pe coloană. Inspectie vizuală a jocului şi a stricii cuplajelor flexibile sau a articulaţiilor universale	d) Modificare nesigură ¹ a) Joc excesiv al centrului volanului în sus sau în jos b) Joc excesiv radial al centrului volanului în raport cu coloana c) Cuplaj flexibil deteriorat d) Fixare defectuoasă e) Risc foarte mare de desprindere f) Modificare nesigură ¹		X	
2.3. Joc direcţie	Cu motorul în funcţiune pentru vehiculele cu servodirecţie şi cu roţile în poziţie dreaptă, se învârtă uşor volanul în sensul acelor de ceasornic şi în sens invers pe cât posibil fără a mişca roţile. Inspectie vizuală a mişcării libere	Joc excesiv al direcţiei (de exemplu, un punct de pe coroana volanului poate fi rotit pe un arc de cerc pe o distanţă mai mare de o cincime din diametrul volanului fără ca roţile directoare să se mişte) sau neconformitate cu <u>seriile</u> . Siguranţa este afectată		X	
2.4. Aliniament roţi (X) ²	Inspectie vizuală	Roţi în mod evident nealinate Deplasarea în linie dreaptă afectată; stabilitatea direcţională afectată	X		
2.5. Platformă cu punte directoare pentru remorci	Inspectie vizuală sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcţie	a) Componentă uşor deteriorată b) Joc excesiv c) Deplasarea în linie dreaptă afectată; stabilitatea direcţională afectată d) Fixare defectuoasă e) Fixare foarte defectuoasă	X		
2.6. Servodirecţie electronică (EPS)	Inspectie vizuală şi verificarea concordanţei dintre unghiul volanului şi unghiul roţilor în momentul pomirii sau opririi motorului şi/sau prin utilizarea interfeţei electronice a vehiculului	a) Mătrou indicator de defecţiuni (MIL) al servodirecţiei electronice indică o funcţionare defectuoasă a sistemului b) Nefuncţionarea asistenţei electrice c) Sistemul indică o defecţiune prin interfaţa electronică a vehiculului	X		

3. VIZIBILITATE					
3.1. Câmpul vizual	Inspectie vizuală de pe scaunul conducătorului auto	Obstrucţionarea câmpului de vizibilitate al conducătorului auto care nu poate privi clar în faţă sau în lateral (în afara zonei de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz Suprafaţa de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile	X		
3.2. Starea geamurilor	Inspectie vizuală	a) Sticlă fisurată sau decolorată sau panou transparent (dacă este permis) (în afara zonei de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz Zona de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile b) Sticlă sau panou transparent (inclusiv folie reflectorizantă sau uşor colorată) neconforme cu <u>seriile</u> (în afara zonei de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz) Suprafaţa de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile c) Sticlă sau panou transparent în stare inacceptabilă Vizibilitatea în zona de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz este afectată d) Oglindă sau dispozitiv lipsă sau remontat în conformitate cu <u>seriile</u> (există cel puţin două dispozitive retrovizoare disponibile e) Oglindă sau dispozitiv deteriorat sau insuficient fixat Oglindă sau dispozitiv nefuncţional, grav deteriorat, nesigur sau insuficient fixat f) Câmp vizual necesar necoperit	X		
3.3. Oglindzi sau dispozitive retrovizoare	Inspectie vizuală	a) Oglindă sau dispozitiv lipsă sau remontat în conformitate cu <u>seriile</u> (există cel puţin două dispozitive retrovizoare disponibile b) Oglindă sau dispozitiv deteriorat sau insuficient fixat Oglindă sau dispozitiv nefuncţional, grav deteriorat, nesigur sau insuficient fixat c) Câmp vizual necesar necoperit	X		
3.4. Ştergătoare de parbriz	Inspectie vizuală şi prin acţiune	a) Ştergătoarele nu funcţionează sau lipsesc		X	

Element	Metodă	Motivul inspecției	Clasificarea defecțiilor		
			Minor	Major	Periculos
		(g) Nivelul de protecție contra prafului stricat sau deteriorat Nivelul de protecție contra prafului absent sau deteriorat excesiv	X	X	
2.1.4. Funcționare conexiunilor sistemului de direcție	Inspecție vizuală a componentelor sistemului de direcție în timp ce volanul este rotit cu roțile pe sol și cu motorul pornit (servodirecție) în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pentru identificarea gradului de uzură și a fisurilor și pentru a evalua gradul de siguranță	(a) La acționarea sistemului de direcție se produce ciocnirea cu un element fix al șasiului (b) Limitatoarele de cursă nu funcționează sau lipsește		X	
2.1.5. Servodirecție	Se verifică sistemul de direcție în condiții de privese etanșitate și nivelul lichidului de frână din rezervor (dacă este vizibil). Cu roțile pe sol și cu motorul pornit, se verifică dacă sistemul de servodirecție funcționează	(a) Scurgere de lichid (b) Cantitate insuficientă de lichid (sub marcajul MIN) Capacitate a rezervorului insuficientă (c) Mecanismul nu funcționează Direcția este afectată (d) Mecanism cripat sau nesigur Direcția este afectată (e) Aliniere necorespunzătoare sau ciocnirea componentelor Direcția este afectată (f) Modificare nesigură ³ Direcția este afectată (g) Cabluri/furtunuri deteriorate, corodate excesiv Direcția este afectată	X X X X X X X X X X X X		
Element	Metodă	Motivul inspecției	Clasificarea defecțiilor		
			Minor	Major	Periculos
2.2. Volanul, coloana și bara de direcție					
2.2.1. Starea volanului	Cu roțile pe sol, se împinge și se trage volanul în linie cu coloana, se împinge volanul în diferite direcții perpendiculare pe coloană. Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor universale	(a) Mișcare relativ între volan și coloana de direcție, indicând o fixare insuficientă Risc foarte mare de desprindere (b) Lipa dispozitivului de reținere pe butucul volanului Risc foarte mare de desprindere (c) Butucul, coroana sau spițele volanului forate sau prost fixate Risc foarte mare de desprindere (d) Modificare nesigură ³		X X X X	X X
2.2.2. Coloană de direcție și amortizatoare de direcție	Se împinge și se trage volanul în linie cu coloana, se împinge volanul în diferite direcții perpendiculare pe coloană. Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor universale	(a) Joc excesiv al centrului volanului în sus sau în jos (b) Joc excesiv radial al centrului volanului în raport cu coloana (c) Cuplaj flexibil deteriorat (d) Fixare defectuoasă Risc foarte mare de desprindere (e) Modificare nesigură ³		X X X X X	
2.3. Joc direcție	Cu motorul în funcțiune pentru vehiculele cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se învârtă ușor volanul în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pe cât posibil fără a mișca roțile. Inspecție 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 Siguranța este afectată	X		X

		b) Lamelele de șters defecte Lamelele de șters lipiciose sau uscate în mod evident defecte	X	X	
3.5. Spălare de parbriz	Inspecție vizuală și prin acționare	Spălătoarele nu funcționează corespunzător (lichidul de spălat lipicios, dar pompa funcționează sau jetul de apă nu este bine aliniat) Spălătoarele nu funcționează	X	X	
3.6. Sistem de dezaburire (X) ⁴	Inspecție vizuală și prin acționare	Sistem nefuncțional sau în mod evident defect	X		
4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE					
4.1. Faruri					
4.1.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	a) Lumină/ursă de lumină defectă sau lipsă (lumină/ursă de lumină multiple în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează) Lumină/ursă de lumină unică; în cazul LED, vizibilitate foarte afectată b) Defecțiune ușoară a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare) Defecțiune gravă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare) c) Lampă fixată nesigur	X	X	
4.1.2. Aliniere	Inspecție vizuală și prin acționare	a) Aliniere greșită flagrantă a farurilor b) Sursă de lumină montată incorect		X	
4.1.3. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele (măsură de fururi iluminare concomitent) Luminozitatea maximă admisă în partea din față este deplasată b) Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată	X	X	
4.1.4. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminizitate sau marcaj necoform cu cerințele ¹ b) Dispersoare sau sursă de lumină		X	
		obstrucționare, reducând luminizitatea sau modificând culoarea luminii emise c) Sursă de lumină și lampă incompatibile		X	
4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și prin acționare, dacă este posibil	a) Dispozitivul nu funcționează b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto		X	
4.1.6. Dispozitiv de spălare a farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și prin acționare, dacă este posibil	Dispozitivul nu funcționează În cazul lămpilor cu deschidere în gaze rarefiate	X	X	
4.2. Lămpi de poziție față și spate, lămpi laterale de gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi					
4.2.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	a) Sursă de lumină defectă b) Dispersoare defecte c) Lampă fixată nesigur		X	
4.2.2. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ Lămpile de poziție spate și lămpile laterale de gabarit pot fi oprite dacă farurile sunt aprinse b) Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată		X	
4.2.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminizitate sau marcaj necoforme cu cerințele ¹ Lumină roșie în față sau alba în spate; luminizitate puternic redusă b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucționare, reducând luminizitatea sau modificând culoarea luminii emise Lumină roșie în față sau alba în spate; luminizitate puternic redusă	X	X	
4.3. Lămpi de stop					
4.3.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	a) Sursă de lumină defectă (surse multiple de lumină în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează)	X		

Element	Metoda	Motivul respingerii	Clasificarea defecţiunilor		
			Minor	Major	Periculos
2.4. Aliniament roţi (X) ²	Inspeţie vizuală	Roţi în mod evident nealiniate Deplasarea în linie dreaptă afectată; stabilitatea direcţională afectată	X	X	
2.5. Platformă cu punte direcţionale pentru remorci	Inspeţie vizuală sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru joacă de direcţie	(a) Componentă uşor deteriorată Componentă puternic deteriorată sau fisurată (b) Joc excesiv Deplasarea în linie dreaptă afectată; stabilitatea direcţională afectată (c) Fixare defectuoasă Fixare foarte defectuoasă		X	X
2.6. Servodirecţie electronică (EPS)	Inspeţie vizuală şi verificarea concordanţei dintre unghiul volanului şi unghiul roţilor în momentul pornirii sau opririi motorului şi/sau prin utilizarea interfeţei electronice a vehiculului	(a) Marorul indicator de defecţiuni (MIL) al servodirecţiei electronice indică o funcţionare defectuoasă a sistemului (b) Nefuncţionarea asistenţei electrice (c) Sistemul indică o defecţiune prin interfaţa electronică a vehiculului	X		X
3. VIZIBILITATE					
3.1. Câmpul vizual	Inspeţie vizuală de pe scaunul conducătorului auto	Obstrucţionarea câmpului de vizibilitate al conducătorului auto care nu poate privi clar în faţă sau în lateral (în afara zonei de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz)	X		
3.2. Starea geamurilor	Inspeţie vizuală	Suprafaţa de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile (a) Sticlă fisurată sau decolorată sau panou transparent (dacă este permis) (în afara zonei de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz) Zona de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile	X	X	
Element	Metoda	Motivul respingerii	Clasificarea defecţiunilor		
			Minor	Major	Periculos
		(b) Sticlă sau panou transparent (inclusiv folie reflectorizantă sau uşor colorată) neconforme cu cerinţele ¹ (în afara zonei de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz) Suprafaţa de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile	X	X	
		(c) Sticlă sau panou transparent în stare inacceptabilă Vizibilitatea în zona de baleiaj a ştergătoarelor de parbriz grav afectată		X	X
3.3. Oglinzi sau dispozitive retrovizoare	Inspeţie vizuală	(a) Oglinzi sau dispozitiv lipsă sau nemonat în conformitate cu cerinţele ¹ (există cel puţin două dispozitive retrovizoare) Mai puţin de două dispozitive retrovizoare disponibile (b) Oglinzi sau dispozitiv deteriorat sau insuficient fixat Oglinzi sau dispozitiv nefuncţional, grav deteriorat, nesigur sau insuficient fixat (c) Câmp vizual necesar neacoperit	X	X	
3.4. Ştergătoare de parbriz	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	(a) Ştergătoarele nu funcţionează sau lipesc (b) Lamelele de ştergere defecte Lamelele de ştergere lipsesc sau sunt în mod evident defecte	X		X
3.5. Spălare de parbriz	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	Spălăturile nu funcţionează corect (lichidul de spălare lipseşte, dar pompa funcţionează sau jetul de apă nu este bine aliniat) Spălăturile nu funcţionează	X		X

		Surse unice de lumină; în cazul LED, mai puţin de 2/3 funcţionează Nicio sursă de lumină nu funcţionează	X		X
		b) Dispersor cu defecţiune uşoară (nu afectează lumina emisă) Dispersoare cu defecţiuni grave (lumina emisă este afectată)	X	X	
		c) Lămpi fixate nesigur Risc foarte mare de desprindere	X	X	
4.3.2. Comutare	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	a) Nefuncţionarea comutatorului în conformitate cu cerinţele Acţiune întârziată Complet nefuncţională	X	X	X
		b) Funcţionarea dispozitivului comandat este perturbată	X		
4.3.3. Respectarea cerinţelor	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	Lumină, culoare emisă, poziţie, luminizitate sau mărcaj neconforme cu cerinţele Lumină albă în spate, luminizitate puternic redusă	X	X	
4.4. Lămpi de semnalizare direcţie şi de avarie					
4.4.1. Stare şi funcţionare	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	a) Sursă de lumină defectă (sursă multiplă de lumină; în cazul LED, mai puţin de 1/3 nu funcţionează) Sursă unică de lumină; în cazul LED, mai puţin de 2/3 funcţionează b) Dispersor cu defecţiune uşoară (nu afectează lumina emisă) Dispersoare cu defecţiuni mari (lumina emisă este afectată) c) Lămpi fixate nesigur Risc foarte mare de desprindere	X	X	
4.4.2. Comutare	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	Nefuncţionarea comutatorului în conformitate cu cerinţele Complet nefuncţională	X	X	
4.4.3. Respectarea cerinţelor	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	Lumină, culoare emisă, poziţie, luminizitate sau mărcaj neconforme cu cerinţele	X		
4.4.4. Frecvenţă semnal luminos	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	Frecvenţa semnalului luminos neconformă cu cerinţele ¹ (frecvenţa deviază cu peste 25 %)	X		
4.5. Lămpi de ceaţă faţă şi spate					
4.5.1. Stare şi funcţionare	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	a) Sursă de lumină defectă (sursă multiplă de lumină; în cazul LED, mai puţin de 1/3 nu funcţionează) Surse unice de lumină; în cazul LED, mai puţin de 2/3 funcţionează b) Dispersor cu defecţiune uşoară (nu afectează lumina emisă) Dispersoare cu defecţiuni grave (lumina emisă este afectată) c) Lămpi fixate nesigur Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus	X	X	
4.5.2. Aliniere (X) ¹¹	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	Deviere a lămpii de ceaţă faţă de orientarea orizontală în momentul în care modelul de lumină are o linie de separare (linia de separare prea jos) Linia de separare mai sus decât cea a farurilor în faţă scurtă	X	X	
4.5.3. Comutare	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	Nefuncţionarea comutatorului în conformitate cu cerinţele Nefuncţionare	X	X	
4.5.4. Respectarea cerinţelor	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	a) Lumină, culoare emisă, poziţie, luminizitate sau mărcaj neconforme cu cerinţele b) Nefuncţionarea sistemului în conformitate cu cerinţele	X	X	
4.6. Lămpi de marşarier					
4.6.1. Stare şi funcţionare	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	a) Sursă de lumină defectă b) Dispersoare defecte c) Lămpi fixate nesigur Risc foarte mare de desprindere	X	X	
4.6.2. Respectarea cerinţelor	Inspeţie vizuală şi prin acţiune	a) Lumină, culoare emisă, poziţie, luminizitate sau mărcaj neconforme cu cerinţele	X	X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea defecţiunilor		
			Minor	Major	Periculosă
3.6. Sistem de dezaburire (X) ¹	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	Sistem nefuncţional sau în mod evident defect	X		
4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ŞI ECHIPAMENTE ELECTRICE					
4.1. Faruri					
4.1.1. Stare şi funcţionare	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	(a) Lumină/sursă de lumină defectă sau lipsă (lumină/ surse de lumină multiple; în cazul LED, mai puţin de 1/3 nu funcţionează) Lumină/sursă de lumină unică; în cazul LED, vizibilitate foarte afectată (b) Defecţiune uşoară a sistemului de protecţie (dispozitiv reflectorizant şi dispersoare) Defecţiune gravă sau lipsa sistemului de protecţie (dispozitiv reflectorizant şi dispersoare) (c) Lampă fixată nesigur	X X X	 X X	
4.1.2. Aliniere	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	(a) Aliniere greşită flagrantă a farurilor (b) Sursă de lumină montată încorect		X X	
4.1.3. Comutare	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	(a) Comutator care nu funcţionează în conformitate cu cerinţele ¹ (semnal de faruri iluminate concomitent) Luminositatea maximă admisă în partea din faţă este depăşită (b) Funcţionarea dispozitivului de comandă este perturbată	X X	 X	
4.1.4. Respectarea cerinţelor ¹	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	(a) Lumină, culoare emisă, poziţie, luminizitate sau marcaj neconform cu cerinţele ¹ (b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucţionate, reducere luminizitatea sau modificarea culorii luminii emise	X X		
Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea defecţiunilor		
			Minor	Major	Periculosă
		(c) Sursă de lumină şi lampă incompatibile		X	
4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecţie vizuală şi prin acţiune, dacă este posibil	(a) Dispozitivul nu funcţionează (b) Dispozitivul manual nu poate fi acţionat de pe scaunul conducătorului auto	X X		
4.1.6. Dispozitiv de spălare a farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecţie vizuală şi prin acţiune, dacă este posibil	Dispozitivul nu funcţionează În cazul lămpilor cu descărcare în gaze rarefiate	X X		
4.2. Lămpi de poziţie faţă şi spate, lămpi laterale de gabarit, lămpi de contur şi lămpi de zi					
4.2.1. Stare şi funcţionare	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	(a) Sursă de lumină defectă (b) Dispersoare defecte (c) Lampă fixată nesigur Risc foarte mare de desprindere	 X X	X X	
4.2.2. Comutare	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	(a) Nefuncţionarea comutatorului în conformitate cu cerinţele ¹ Lămpile de poziţie spate şi lămpile laterale de gabarit pot fi oprite dacă farurile sunt aprinse (b) Funcţionarea dispozitivului de comandă este perturbată	X X	X	
4.2.3. Respectarea cerinţelor ¹	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	(a) Lumină, culoare emisă, poziţie, luminizitate sau marcaj neconform cu cerinţele ¹ Lumină roşie în faţă sau albă în spate; luminizitate puternic redusă (b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucţionate, reducere luminizitatea sau modificarea culorii luminii emise Lumină roşie în faţă sau albă în spate; luminizitate puternic redusă	X X X		

		b) Nefuncţionarea sistemului în conformitate cu cerinţele		X	
4.6.3. Comutare	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	Nefuncţionarea comutatorului în conformitate cu cerinţele	X		
		Lampa de marşarier se poate aprinde atunci când schimbătorul de viteză se află în altă poziţie decât marşarier		X	
4.7. Lampă de iluminare a plăcuţei de înmatriculare spate					
4.7.1. Stare şi funcţionare	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	a) Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate b) Sursă de lumină defectă (sursă de lumină multiple) Sursă de lumină defectă (sursă unică de lumină) c) Lampă fixată nesigur Risc foarte mare de desprindere	X X X X	 X X	
4.7.2. Respectarea cerinţelor	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	Nefuncţionarea sistemului în conformitate cu cerinţele	X		
4.8. Catadioptri, marcaje de vizibilitate (reflectorizante) şi plăcuţe de marcaj spate					
4.8.1. Stare		a) Echipament reflectorizant defect sau deteriorat Este afectată capacitatea de reflecţie b) Reflector fixat nesigur Risc să cadă	X X X	 X X	
4.8.2. Respectarea cerinţelor		Dispozitiv, culoare reflectată sau poziţie neconforme cu cerinţele Absenţi sau reflectând culoarea roşie în faţă sau culoarea albă în spate		X	X
4.9. Martori obligatorii pentru echipamentul de iluminare					
4.9.1. Stare şi funcţionare	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	Nu funcţionează Nu funcţionează pentru lumina de drum sau pentru lampa de ceaţă spate	X X	 X	
4.9.2. Respectarea cerinţelor	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	Neconformitate cu cerinţele	X		
4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor şi	Inspecţia vizuală: dacă este posibil, se examinează	a) Componente fixe ataşate nesigur Dulie cu fixare defectuoasă	X X	 X	
remorcă sau semiremorcă	confirmaţia electrică a conexiunii	b) Izolaţie strică sau deteriorată Risc să provoace un scurtcircuit c) Funcţionare necorespunzătoare a conexiunilor electrice ale remorci sau ale vehiculului tractor Lămpile de frână ale remorci nu funcţionează deloc	X X X	 X X	
4.11. Cablaj electric	Inspecţie vizuală, inclusiv (dacă este cazul) în interiorul compartimentului motor	a) Cablaj nesigur sau securizat necorespunzător Legături slăbite, contact cu margini așchiate, risă de deconectare a conectorilor Cablajul poate intra în contact cu piesele calde, cu piesele care se învârtesc sau cu solul, conectorii (piese necesare pentru frinare, direcţie) debrusează b) Cablajul ușor deteriorat Cablajul grav deteriorat Cablaj extrem de deteriorat (elemente necesare pentru frinare, direcţie) c) Izolaţie strică sau deteriorată Risc să provoace un scurtcircuit Risc iminent de incendiu, de formare de scântei	X X X X X	 X X X	
4.12. Catadioptri şi lămpi facultative (X) ¹	Inspecţie vizuală şi prin acţiune	a) Lampă/catadioptru nemontat(ă) în conformitate cu cerinţele Emiterea/reflectarea unei luminii roşii în faţă sau a unei luminii albe în spate b) Nefuncţionarea lămpii în conformitate cu Cerinţele Numărul farurilor care se aprind simultan depăşeşte luminizitatea permisă; emiterea unei luminii roşii în faţă sau a unei luminii albe în spate c) Lampă/catadioptru ataşat nesigur Risc foarte mare de desprindere	X X X X	 X X X	
4.13. Baterie (baterii) de	Inspecţie vizuală	a) Nesigură	X		

Element	Metoda	Motivul respingerii	Clasificarea defecțiilor		
			Minor	Major	Periculosă
4.3. Lămpi de stop					
4.3.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă (surse multiple de lumină în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează) Surse unice de lumină; în cazul LED, mai puțin de 2/3 funcționează Nicio sursă de lumină nu funcționează	X	X	X
		(b) Dispens cu defecțiune ușoară (nu afectează lumina emisă) Dispensare cu defecțiuni grave (lumina emisă este afectată)	X	X	
		(c) Lampi fixați nesigur Risc foarte mare de desprindere	X	X	
4.3.2. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ Acționare întârziată Complet nefuncțională (b) Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată	X	X	X
4.3.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	Lumină, culoare emisă, poziție, iluminată sau marcaj neconforme cu cerințele ¹ Lumină albă în spate; iluminată puternic redusă	X	X	
4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avarie					
4.4.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă (sursă multiplă de lumină; în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează) Sursă unică de lumină; în cazul LED, mai puțin de 2/3 funcționează	X	X	

Element	Metoda	Motivul respingerii	Clasificarea defecțiilor		
			Minor	Major	Periculosă
		(b) Dispens cu defecțiune ușoară (nu afectează lumina emisă) Dispensare cu defecțiuni mari (lumina emisă este afectată)	X	X	
		(c) Lampi fixați nesigur Risc foarte mare de desprindere	X	X	
4.4.2. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ Complet nefuncțională	X	X	
4.4.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	Lumină, culoare emisă, poziție, iluminată sau marcaj neconforme cu cerințele ¹		X	
4.4.4. Frecvență semnal luminos	Inspecție vizuală și prin acționare	Frecvența semnalului luminos neconformă cu cerințele ¹ (frecvență deviază cu peste 25 %)	X		
4.5. Lămpi de ceață față și spate					
4.5.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă (sursă multiplă de lumină; în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează) Surse unice de lumină; în cazul LED, mai puțin de 2/3 funcționează	X	X	
		(b) Dispens cu defecțiune ușoară (nu afectează lumina emisă) Dispensare cu defecțiuni grave (lumina emisă este afectată)	X	X	
		(c) Lampi fixați nesigur Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus.	X	X	

acumulatori		Fixată necorespunzător; riscă să provoace un scurtcircuit		X	
	b)	Lipsă a etanșetății	X		
	c)	Pierdere de substanțe periculoase		X	
	d)	Comutator defect (dacă este obligatoriu)		X	
	e)	Signamente defecte (dacă sunt obligatorii)		X	
5. PUNȚI, IANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE					
5.1. Punți					
5.1.1. Punți (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	a) Punte fisurată sau deformată			X
		b) Fixare nesigură pe vehicul Stabilitate afectată, funcționalitate afectată; mișcare semnificativă față de dispozitivele de fixare		X	X
		c) Modificare nesigură ² Stabilitate afectată, funcționalitate afectată, distanță față de alte piese ale vehiculului sau gardă la sol insuficientă		X	X
5.1.2. Fuzete (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților. Se aplică o forță verticală sau laterală la fiecare roată și se constată gradul de mișcare dintre fuzetă și raza axului	a) Fuzetă fisurată			X
		b) Uzură excesivă a pivotei fuzetei și/sau a bușelor Riscă să se slăbească, stabilitatea direcțională afectată	X		X
		c) Mișcare excesivă între fuzetă și puntea rigidă Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată	X		X
		d) Joc al pivotei fuzetei în punte Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată	X		X
5.1.3. Rulmenți roți (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților. Se aplică o forță laterală sau verticală la fiecare	a) Joc excesiv al unui rulment Stabilitate direcțională afectată; pericol de distrugere	X		X
		b) Rulment roată prea strâns, blocat		X	
	roată și se constată gradul de ridicare a roții față de fuzetă				X
5.2.1. Butuc	Inspecție vizuală	a) Prezon sau pînă de fixare a roților absentă sau slăbită Fixare lipsă sau slabă în măsură să afecteze foarte grav siguranța rutieră	X		X
		b) Butucul uzat sau deteriorat Butucul uzat sau deteriorat în așa măsură încât este afectată fixarea roților	X		X
5.2.2. Jante	Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal	a) Fisură sau defect de sudură	X		X
		b) Montare necorespunzătoare a inelelor de reținere a anvelopelor Riscă să cadă		X	X
		c) Jantă deformată sau uzată excesiv Fixarea sigură pe butuc este afectată; fixarea sigură a anvelopei este afectată	X		X
		d) Dimensiunea, proiectarea tehnică, compatibilitatea sau tipul jantei neconform cu cerințele ¹ și afectează siguranța rutieră	X		
	Inspecție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi	a) Dimensiunea anvelopei, indicele de încălzire, marca de omologare sau indicele de viteză neconforme cu cerințele ¹ și susceptibile să afecteze siguranța rutieră Indice de încălzire sau de viteză insuficient pentru utilizarea efectivă, anvelopa atinge alte părți fixe ale vehiculului și periclitează conștient în siguranță	X		X
		b) Anvelopele de pe aceeași punte sau de pe roțile jumătate sunt de mărimi diferite		X	
		c) Anvelopele de pe aceeași punte au o construcție diferită (radială/diagonală)		X	
		d) Anvelope grav deteriorate sau dilate Coră vizibilă sau deteriorate	X		X
		e) Indicatorul de uzură a profilului anvelopelor devine expus		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.5.2. Aliniere (X) ²	Inspeție vizuală și prin acționare	Deviere a lămpii de ceață față de orientarea orizontală în momentul în care modelul de lumină are o linie de separare (linia de separare prea joasă) Linia de separare mai sus decât cea a farurilor în față scurtă	X	X	
4.5.3. Comutare	Inspeție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ Nefuncționare	X	X	
4.5.4. Respectarea cerințelor ¹	Inspeție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele ¹ (b) Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹		X	
4.6. Lămpi de marșarier					
4.6.1. Stare și funcționare	Inspeție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă (b) Dispersiune defectă (c) Lampă fixată nesigur Risc foarte mare de desprindere	X		
4.6.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspeție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele ¹ (b) Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹		X	
4.6.3. Comutare	Inspeție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ Lampa de marșarier se poate aprinde atunci când semnalul de viză se află în altă poziție decât marșarier	X	X	
Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.7. Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate					
4.7.1. Stare și funcționare	Inspeție vizuală și prin acționare	(a) Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate (b) Sursă de lumină defectă (sursă de lumină multiplă) Sursă de lumină defectă (sursă unică de lumină) (c) Lampă fixată nesigur Risc foarte mare de desprindere	X		
4.7.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspeție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹	X		
4.8. Catadioptri, marcaje de vizibilitate (reflectorizante) și plăcuțe de marcaj spate					
4.8.1. Stare	Inspeție vizuală	(a) Echipament reflectorizant defect sau deteriorat Este afectată capacitatea de reflecție (b) Reflector fixat nesigur Risc să cadă	X	X	
4.8.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspeție vizuală	Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconforme cu cerințele ¹ Absenți sau reflectând culoarea roșie în față sau culoarea albă în spate		X	X
4.9. Martori obligatorii pentru echipamentul de iluminare					
4.9.1. Stare și funcționare	Inspeție vizuală și prin acționare	Nu funcționează Nu funcționează pentru lumina de drum sau pentru lampa de ceață spate	X	X	

		Adăncimea profilului pneurilor neconformă cu cerințele			X
		f) Arvelopa se fracă de alte componente (dispozitive flexibile sau îngroșare)	X		
		Arvelopa se fracă de alte componente (nu este periclitat condusul în siguranță)		X	
		Arvelopele reșapate neconforme cu cerințele ¹		X	
		Stratul de protecție a corzilor afectat			X
5.3.1. Arcuri și stabilizatori (+E)	Inspeție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	a) Arcuri atașate necorespunzător la șasiu sau punte Mișcare relativ vizibilă, fixări foarte slăbite b) O componentă a arcului deteriorată sau fisurată Foaie de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate c) Lipsă arc Foaie de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate d) Modificare nesigură ¹ Distanță insuficientă față de alte piese ale vehiculului; sistem nefuncțional		X	
5.3.2. Amortizoare	Inspeție vizuală	a) Amortizoare fixate necorespunzător pe șasiu sau punte Amortizor slăbit b) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neconștiență sau funcționare necorespunzătoare c) Amortizor absent	X		
5.3.3. Tuburi pentru arborele cardanic, brațe suspende dreapta față, brațe triangulare și brațe de suspende (+E)	Inspeție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	a) Fixare necorespunzătoare a componentei pe șasiu sau punte Risc să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată b) Componentă deteriorată sau corodată excesiv Stabilitatea unei componente afectată sau componentă ruptă		X	
		c) Modificare nesigură ¹ Distanță insuficientă față de alte piese ale vehiculului; sistem nefuncțional		X	
5.3.4. Articulații suspendie (+E)	Inspeție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	a) Uzură excesivă a pivotei fizetă și/sau a bușelor sau a articulațiilor Risc să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată b) Învelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav Învelișul de protecție contra prafului absent sau rupt	X		
5.3.5. Suspendie pneumatică	Inspeție vizuală	a) Sistem nefuncțional b) Componente defecte, modificate sau deteriorate astfel încât afectează funcționarea sistemului Funcționarea sistemului grav afectată c) Răsunare audibilă a sistemului d) Modificare nesigură	X		
6. ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU					
6.1. Șasiu sau cadru și accesorii					
6.1.1. Stare generală	Inspeție vizuală	a) Ruptură sau deformare ușoară a lonjeroanelor sau a traverselor Ruptură sau deformare gravă a lonjeroanelor sau a traverselor b) Plici de strângere sau legături nesigure Majoritatea legăturilor slăbite; rezistență insuficientă a pieselor c) Corozivare excesivă care afectează rigiditatea ansamblului Rezistență insuficientă a pieselor		X	
6.1.2. Țevi de evacuare și amortizoare de zgomot	Inspeție vizuală	a) Sistem de evacuare nesigur sau neetanj b) Gazele pătrund în cabină sau în habitacul periclit în adresa șoferului persoanelor aflate în autovehicul		X	
6.1.3. Rezervor și conducte de	Inspeție vizuală cu ajutorul	a) Rezervor sau conducte nesigure, creând un risc			X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.9.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și prin acționare	Neconformitate cu cerințele ¹	X		
4.10. Conexiuni electrice între vehicul tractor și remorcă sau semiremorcă	Inspecție vizuală dacă este posibil, se examinează continuitatea electrică a conexiunii	(a) Componente fixe atașate nesigur Dărie cu fixare defectuoasă (b) Izolație stricată sau deteriorată Riscă să provoace un scurtcircuit (c) Funcționare necorespunzătoare a conexiunilor electrice ale remorci sau ale vehiculului tractor Lăminile de frână ale remorci nu funcționează deloc	X	X	X
4.11. Cablaj electric	Inspecție vizuală, inclusiv (dacă este cazul) în interiorul compartimentului motor	(a) Cablaj nesigur sau securizat necorespunzător Legături slăbite, contact cu margini ascuțite, risc de deconectare a conectorilor Cablajul poate intra în contact cu piesele calde, cu piesele care se învârtesc sau cu solul, conectorii (piese necesare pentru frânare, direcție) debransați (b) Cablajul ușor deteriorat Cablajul grav deteriorat Cablaj extrem de deteriorat (elemente necesare pentru frânare, direcție) (c) Izolație stricată sau deteriorată Riscă să provoace un scurtcircuit Risc iminent de incendiu, de formare de scintei	X	X	X
Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
4.12. Catadioptri și lămpi facultative (X) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lampă/catadioptru nemontată(ă) în conformitate cu cerințele ¹ Emiterea/reflecția unei lumini roșii în față sau a unei lumini albe în spate (b) Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele ¹ Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă; emiterea unei lumini roșii în față sau a unei lumini albe în spate (c) Lampă/catadioptru atașat nesigur Risc foarte mare de desprindere	X	X	
4.13. Baterie (baterii) de acumulatori	Inspecție vizuală	(a) Nesigură Fixată necorespunzător; riscă să provoace un scurtcircuit (b) Lipsă a etanșetății Pierdere de substanțe periculoase (c) Comutator defect (dacă este obligatoriu) (d) Siguranțe defecte (dacă sunt obligatorii) (e) Ventilație necorespunzătoare (dacă este obligatorie)	X	X	
5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE					
5.1. Punți					
5.1.1. Punți (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc ai roților	(a) Punte fisurată sau deformată (b) Fixare nesigură pe vehicul Stabilitate afectată, funcționalitate afectată: mișcare semnificativă față de dispozitivele de fixare		X	X

combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)	dispozitivelor de detectare a scurgerilor în cazul sistemelor GPL/GNC/GNL	deosebit de incendiu			
		b) Scurgeri de combustibil sau capacul de la rezervor absent sau inefficient Risc de incendiu; pierdere excesivă de materiale periculoase		X	X
		c) Conducute uzate din cauza frecării Conducute deteriorate	X		
		d) Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire (dacă este obligatoriu)		X	
		e) Risc de incendiu din cauza: - scurgerilor de combustibil - rezervorului de combustibil sau sistemului de echipament protejat necorespunzător; - altor compartimentului motorului.			X
		f) Sistem GPL/GNC/GNL sau de hidrogen neconform cu cerințele, oricare dintre părțile sistemului este defectă			X
6.1.4. Bare de protecție, dispozitive de protecție laterală și dispozitive de protecție anti împlinare	Inspecție vizuală	a) Fixare incorectă sau deteriorare care poate cauza răniri la zgâriere sau contact Piese care riscă să cadă; funcționalitate grav afectată b) Dispozitiv în mod evident neconform cu cerințele ¹	X		X
6.1.5. Suport pentru roata de rezervă (dacă este prevăzut din construcție)	Inspecție vizuală	a) Suport în stare precară b) Suport fisurat sau nesigur c) O roată de rezervă nefastă sigur pe suport Risc foarte mare de desprindere	X		
6.1.6. Cuplare mecanică și echipament de remorcare (+E)	Inspecție vizuală a uzurii și operării corecte, cu atenție specială la montarea fiecărui dispozitiv de securitate și/sau cu utilizarea unor calibre de măsură	a) Componente deteriorate, defecte sau crăpate (în cazul în care nu sunt utilizate) Componente deteriorate, defecte sau crăpate (dacă sunt în uz) b) Uzură excesivă a unei componente Peste limita de uzură c) Fixare defectuoasă Orice dispozitiv de cuplare slab, cu un risc foarte mare de desprindere	X		X
		d) Lipsa ori funcționarea necorespunzătoare a dispozitivelor de siguranță		X	
		e) Nefuncționarea oricărui indicator de cuplare	X		
		f) Obstrucționarea plăcii cu numărul de înmatriculare sau a oricărei lămpi (atunci când nu sunt aprinse) Placa cu numărul de înmatriculare ilizibilă (când nu este în uz)		X	
		g) Modificare nesigură ^{1/2} (piese auxiliare) Modificare nesigură ^{1/2} (piese principale)	X		X
		h) Cuplare prea slabă, incompatibilă sau dispozitiv de cuplare neconform cu cerințele			
6.1.7. Trmisie	Inspecție vizuală	a) Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau lipsă, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav b) Păderile arborilor de transmisie uzate excesiv Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare c) Uzură excesivă a articulațiilor cardanice sau a lanțurilor/curelelor de transmisie Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare d) Cuplaje flexibile deteriorate Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare e) Arbore deteriorat sau îndoit f) Carcasa lagărului fisurată sau nesigură Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare g) Învelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav Învelișul de protecție contra prafului absent sau rupt h) Modificare ilegală a transmisiei	X		X
6.1.8. Suport motor	Inspecție vizuală	Elemente de fixare deteriorate și avariate evident și grav		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minor	Major	Periculosă
		(c) Modificare nesigură ³ Stabilitate afectată, funcționalitate afectată, distanță față de alte piese ale vehiculului sau gardă la sol insuficientă		X	X
5.1.2. Fuzete (*E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților. Se aplică o forță verticală sau laterală la fiecare roată și se constată gradul de mișcare dintre fuzetă și raza axului	(a) Fuzetă fixată (b) Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bușelor Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată (c) Mișcare excesivă între fuzetă și puntea rigidă Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată (d) Joc al pivotului fuzetei în punte Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X	X
5.1.3. Rulmenți roți (*E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților. Se aplică o forță laterală sau verticală la fiecare roată și se constată gradul de ridicare a roții față de fuzetă	(a) Joc excesiv al unui rulment Stabilitate direcțională afectată; pericol de distrugere (b) Rulment roată prea strâns, blocat Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere	X		X
5.2. Jante și anvelope					
5.2.1. Butuc	Inspecție vizuală	(a) Prezon sau piuliță de fixare a roților absente sau slăbite Fixare lipsă sau slabă în măsură să afecteze foarte grav siguranța rutieră (b) Butucul uzat sau deteriorat în așa măsură încât este afectată fixarea roților		X	X
5.2.2. Jante	Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal	(a) Fisură sau defect de sudură (b) Montare necorespunzătoare a inelului de reținere a anvelopelor Riscă să cadă (c) Jantă deformată sau uzată excesiv Fixarea sigură pe butuc este afectată; fixarea sigură a anvelopei este afectată (d) Dimensiunea, proiectarea tehnică, compatibilitatea sau tipul jantei neconform cu cerințele ¹ și afectează siguranța rutieră		X	X
5.2.3. Anvelope	Inspecție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi	(a) Dimensiunea anvelopei, indicele de încălzire, marca de etichetare sau indicile de viteză neconforme cu cerințele ¹ și susceptibile să afecteze siguranța rutieră Indice de încălzire sau de viteză insuficient pentru utilizarea efectivă; anvelope atinge alte părți fixe ale vehiculului și periclităză conducătorul în siguranță (b) Anvelopele de pe aceeași punte sau de pe roțile jumelate sunt de mărimi diferite (c) Anvelopele de pe aceeași punte au o construcție diferită (radială/diagonală) (d) Anvelope grav deteriorate sau tăiate Corzi vizibile sau deteriorate (e) Indicații de uzură a profilului anvelopelor devine evident Adăncimea profilului pneurilor neconformă cu cerințele ¹	X		X

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minor	Major	Periculosă
6.1.9 Performanța motorului (X) ¹¹	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	Elemente de fixare slăbite sau rupte a) Unitate de comandă modificată, afectând siguranța și/sau mediul b) Modificarea mediului motorului, afectând siguranța și/sau mediul		X	X
6.2. Cabina conducătorului auto și caroserie					
6.2.1. Stare	Inspecție vizuală	a) Panou fixat necorespunzător sau deteriorat sau element care poate provoca răniri Riscă să cadă b) Montaj nesigur Stabilitate afectată c) Permite pătrunderea emisiilor de gaze de la motor sau de evacuare Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul d) Modificare nesigură ¹² Distanță insuficientă față de piesele care se învârtesc sau sunt în mișcare și față de carosabil		X	X
6.2.2. Montare	Inspecție vizuală	a) Caroserie sau cabină nesigură Stabilitate afectată b) Caroserie/cabină centrată necorespunzător pe șasiu c) Fixare nesigură sau inexistentă a caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse și dacă este simetrică Fixare nesigură sau lipsa fixării caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav d) Corozivitate excesivă în punctele de fixare pe caroseria integrală Stabilitate afectată	X		X
6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor	Inspecție vizuală	a) Ușă care nu se deschide sau nu se închide corespunzător b) Ușă care se poate deschide înopinat sau care nu rămâne închisă (uși glisante) Ușă care se poate deschide înopinat sau care nu rămâne închisă (uși butanate) c) Ușă, balamale, dispozitiv de asigurare sau montaj deteriorat Ușă, balamale, dispozitiv de asigurare sau montaj slăbit sau lipsă	X		X
6.2.4. Podea	Inspecție vizuală	Podea nesigură sau foarte deteriorată Stabilitate insuficientă	X		X
6.2.5. Scaunul conducătorului auto	Inspecție vizuală	a) Scaun cu structură defectă Scaun fixat necorespunzător b) Funcționare necorespunzătoare a mecanismului de reglare Scaunul este mobil sau spătarul scaunului nu poate fi fixat	X		X
6.2.6. Alte scaune	Inspecție vizuală	a) Scaune defecte sau nesigure (piese auxiliare) Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele b) Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele Numărul de scaune autorizat este depășit; dispunere neconformă cu autorizația	X		X
6.2.7. Comenzi de conducere	Inspecție vizuală și prin acționare	Funcționare necorespunzătoare a oricărei comenzi necesare pentru funcționarea în siguranță a vehiculului Funcționarea în condiții de siguranță este afectată	X		X
6.2.8. Trepte cabinei	Inspecție vizuală	a) Treaptă nesigură Stabilitate insuficientă b) Treaptă aflată într-o stare susceptibilă de a provoca utilizatorilor răniri	X		X
6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare	Inspecție vizuală	a) Fixarea altor instalații sau echipamente defectuoasă b) Accesorii sau echipamente neconforme cu cerințele Piese montate riscă să producă răniri; siguranța este afectată	X		X

Element	Metodi	Motivul respingerii	Clasificarea defecțiunilor		
			Minor	Major	Periculos
		(c) Fixare defectuoasă Orice dispozitiv de cuplare slab, cu un risc foarte mare de desprindere		X	X
		(d) Lipsa ori funcționarea necorespunzătoare a dispozitivelor de siguranță		X	
		(e) Nefuncționarea oricărui indicator de cuplare		X	
		(f) Obstrucționarea plăcii cu numărul de înmatriculare sau a oricărui lămpi (atunci când nu sunt aprinse) Placa cu numărul de înmatriculare ilizibilă (când nu este în uz)	X	X	
		(g) Modificare nesigură ² (piese auxiliare) Modificare nesigură ³ (piese principale)		X	X
		(h) Cuplare prea slabă, incompatibilă sau dispozitiv de cuplare neconform cu cerințele			X
		6.1.7. Transmisie	Inspecție vizuală	(a) Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau absent Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau lipsă, astfel încât siguranța materială este pusă în pericol în mod grav (b) Palierul arborilor de transmisie uzat excesiv Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare (c) Uzură excesivă a articulațiilor cardanice sau a lanțurilor/cordelor de transmisie Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare	
					X

Element	Metodi	Motivul respingerii	Clasificarea defecțiunilor		
			Minor	Major	Periculos
		(d) Cuplaje flexibile deteriorate Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X	X
		(e) Arbore deteriorat sau îndoit		X	
		(f) Carcasa lagărului fisurată sau nesigură Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X	X
		(g) Îvelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav Îvelișul de protecție contra prafului absent sau rupt	X		
		(h) Modificare ilegală a transmisiei		X	
6.1.8. Suport motor	Inspecție vizuală	Elemente de fixare deteriorate și avariate evident și grav Elemente de fixare slăbite sau rupte		X	X
6.1.9 Performanța motorului (X) ²	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Unitate de comandă modificată, afectând siguranța și/sau mediul (b) Modificarea motorului, afectând siguranța și/sau mediul		X	X

6.2. Cablul conductor auto și caroserie					
6.2.1. Șare	Inspecție vizuală	(a) Panoa fixat necorespunzător sau deteriorat sau element care poate provoca răni Risc să cadă (b) Montant nesigur Stabilitate afectată (c) Permite pătrunderea emisiilor de gaze de la motor sau de evacuare Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în auto-vehicul		X	X
				X	X

§.2.2.2. Opacitate. Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exonerate de această obligație	Pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro VI: - Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerației libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD. Testul țevii de eșapament reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare. Pe baza evaluării echivalente, statele membre pot autoriza utilizarea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe Pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 6 și Euro VI: - Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerației libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe 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	a) Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe, Opacitatea depășește nivelul înregistrat pe plăca constructorului aplicată pe vehicul			
		b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele 1 nu permit utilizarea valorilor de referință: - pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m ² ; - pentru motoare supraalimentate: 3,0 m ² ;		X	
	satisfăcătoare.	sau, pentru vehiculele identificate în cerințe ¹ sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe ¹ :			
	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 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 se poartă prin cel puțin trei cicluri de accelerație liberă sau printr-o metodă echivalentă.			X	
	Procedura de încercare: 1. Motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să se afle la turația de ralanti înainte	c) Măsurătorile prin teledetecție indică o neconformitate semnificativă		X	

Element	Metodi	Motivul respingerii	Clasificarea defecțiilor		
			Minor	Major	Periculosă
6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmproscare	Inspecție vizuală	(c) Necurățenia echipamentelor hidraulice Pierdere foarte mare de materiale periculoase	X		X
		(a) Absențe, slăbite sau foarte conduse Riscă să producă răniri; riscă să cadă	X		X
		(b) Distanță insuficientă față de anvelope/roți (dispozitive antiîmproscare) Distanță insuficientă față de anvelope/roți (apărători de noroi)	X		X
		(c) Neconformitate cu cerințele ¹ Acoperire insuficientă a benzii de rulare a anvelopelor	X		X
7. ALTE ECHIPAMENTE					
7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere					
7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală	(a) Punctul de fixare deteriorat excesiv Stabilitate afectată		X	X
		(b) Fixarea slăbită		X	
7.1.2. Starea centurilor de siguranță/cataramelor	Inspecție vizuală și prin acțiune	(a) Centura de siguranță obligatorie absentă sau nemontată		X	
		(b) Centură de siguranță deteriorată Orice tăietură sau semn de supratensionare	X		X
		(c) Centură de siguranță neconformă cu cerințele ¹		X	
		(d) Deteriorarea sau funcționarea incorectă a cataramei centuri de siguranță		X	
Element	Metodi	Motivul respingerii	Clasificarea defecțiilor		
			Minor	Major	Periculosă
		(e) Deteriorarea sau funcționarea incorectă a retractorului centuri de siguranță		X	
7.1.3. Limitatorul sarcinii la centura de siguranță	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Lipsa evidenței sau neprevăzută limitarea sarcinii cu vehiculul în cauză		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Lipsa evidenței a dispozitivului de pretensionare sau neprevăzută acțiunea cu vehiculul		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.1.5. Airbaguri	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Lipsa evidenței a airbagurilor sau neprevăzută acțiunea cu vehiculul		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
		(c) Airbag în mod evident nefuncțional		X	
7.1.6. Sisteme SRS	Inspecție vizuală a MIL și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Marorul indicator de defecțiuni al SRS indică o funcționare defectuoasă a sistemului		X	
		(b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.2. Extinctori (X) ²	Inspecție vizuală	(a) Absent		X	
		(b) Neconformitate cu cerințele ¹ Dacă este obligatoriu (de exemplu, pentru taxiuri, autobuze, autocamioane etc.)	X		X

9.1.1. Uși de intrare și ieșire	Inspecție vizuală și prin acțiune	a) Funcționare defectuoasă		X	
		b) Stare deteriorată	X		
		Poste provoacă răni		X	
		c) Comandă urgentă defectă		X	
9.1.2. Ieșiri de urgență	Inspecție vizuală și în timpul funcționării (dacă este cazul)	d) Comandă la distanță a ușilor sau dispozitive de avertizare defecte		X	
		a) Funcționare defectuoasă		X	
		b) Indicatorul ilizibil pentru ieșirile de urgență	X		
		d) Indicatorul lipsă pentru ieșirile de urgență		X	
9.2. Sistem de dezaburire și degivrare (X) ²	Inspecție vizuală și prin acțiune	e) Lipsa cicoamului pentru spart geamurile	X		
		d) Acces blocat		X	
		a) Funcționare necorespunzătoare	X		
		Afectează funcționarea în siguranță a vehiculului		X	
9.3. Sistem de ventilație și de încălzire	Inspecție vizuală și prin acțiune	b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul		X	
		Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul			X
		c) Degivrare defectă (dacă este obligatorie)		X	
		a) Funcționare defectuoasă	X		
9.4. Scaune	Inspecție vizuală	Pericolul sănătății persoanelor aflate la bord		X	
		b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul		X	
		Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul			X
		c) Degivrare defectă (dacă este obligatorie)		X	
9.4.1. Scaune pentru călători (inclusiv scaune pentru personalul însoțitor și sisteme de siguranță pentru copii, atunci când este cazul)	Inspecție vizuală	a) Funcționare defectuoasă	X		
		Strapontine (dacă sunt permise) neautomate		X	
		Blochează o ieșire de urgență		X	
		b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul		X	
9.4.2. Scaunul conducătorului auto (cerințe suplimentare)	Inspecție vizuală	a) Dispozitive speciale defecte, cum ar fi protecția anti-reflexie	X		
		Câmpul vizual diminuat		X	
		b) Protecție pentru conducătorul auto nesigură	X		
		Poste provoacă răni		X	
9.5. Iluminatul interior și dispozitivele de ghidare (X) ¹¹	Inspecție vizuală și prin acțiune	Dispozitiv defectuos	X		
		Nu funcționează deloc		X	
		a) Podul nesigură		X	
		Stabilitate afectată			X
9.6. Culoare centrală, zone pentru călători în picioare	Inspecție vizuală	b) Bare sau mănere de susținere defecte	X		
		Fixate necorespunzător sau inutilizabile		X	
		a) Stare deteriorată	X		
		Avuritate		X	
9.7. Scări și trepte	Inspecție vizuală și prin acțiune (atunci când este cazul)	Stabilitate afectată		X	
		b) Funcționare necorespunzătoare a schiilor retracibile		X	
		Sistem defect	X		
		Nu funcționează deloc		X	
9.8. Sistem de comunicare cu călătorii (X) ¹¹	Inspecție vizuală și prin acțiune	a) Notificări lipsă, eronate sau ilizibile	X		
		Informații false		X	
		9.9. Notificări (X) ¹¹		X	
		Informații false		X	
9.10. Cerințe privind transportul copiilor (X) ¹¹					
9.10.1. Ușile	Inspecție vizuală	Siguranța ușilor neconformă cu cerințele privind acest tip de transport		X	
		Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă	X		
		a) Funcționare defectuoasă	X		
		Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X	
9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală și prin acțiune	b) Stare deteriorată	X		
		Stabilitatea este afectată; poate provoca răni		X	
		c) Comandă (comenzi) defectă (defecte)	X		
		Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X	
9.11.1. Uși, rampe și lifuri	Inspecție vizuală și prin acțiune	d) Dispozitive de avertizare defecte	X		
		Nu funcționează deloc		X	
		a) Funcționare defectuoasă	X		
		Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X	
9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant	Inspecție vizuală și prin acțiune, dacă este cazul	b) Stare deteriorată	X		
		Stabilitatea este afectată; poate provoca răni		X	
		c) Comandă (comenzi) defectă (defecte)	X		
		Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X	
9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X	
		Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă		X	
				X	
				X	

Note:

¹ Eficiența procentuală a frânării se calculează divizând efortul total de frânare obținut la aplicarea frânei cu greutatea vehiculului sau, în cazul semiremorcilor, cu suma maselor pe punte, și multiplicând apoi rezultatul cu 100.

² Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive

Element	Metodă	Materiale respingeri	Clasificarea defecţiunilor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.3. Încuitori şi dispozitiv antifurt	Inspecţie vizuală şi prin acţionare	(a) Dispozitivul este defect şi nu împiedică conducerea vehiculului	X		
		(b) Defect Închidere sau blocare înopinată		X	X
7.4. Triunghi reflectorizant (dacă este obligatoriu) (X) ²	Inspecţie vizuală	(a) Absent sau incomplet	X		
		(b) Neconformitate cu cerinţele ¹	X		
7.5. Trusă de prim ajutor (dacă este obligatorie) (X) ²	Inspecţie vizuală	Lipsă, incompletă sau neconformă cu cerinţele ¹	X		
7.6. Cală (cale) de roată (prisme) (dacă sunt obligatorii) (X) ²	Inspecţie vizuală	Lipsă sau în stare precară, stabilitate insuficientă sau dimensiune prea mică		X	
7.7. Dispozitive de avertizare acustică	Inspecţie vizuală şi prin acţionare	(a) Nu funcţionează corespunzător Complet nefuncţionale	X	X	
		(b) Comandă nesigură	X		
		(c) Neconformitate cu cerinţele ¹ Sunetul emis risică să fie confundat cu cel al sirenelor oficiale	X		X
				X	
7.8. Vitezometru	Inspecţie vizuală sau prin acţionare în timpul unui control în trafic sau prin mijloace electronice	(a) Nemontat conform cerinţelor ¹ Lipseşte (în cazul în care este prevăzut)	X	X	
		(b) Funcţionare defectuoasă Nu funcţionează deloc	X		X
		(c) Insuficient iluminat Nu poate fi iluminat	X		X
				X	

Element	Metodă	Materiale respingeri	Clasificarea defecţiunilor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
7.9. Tabloură (dacă este prevăzută din construcţie/obligatorie)	Inspecţie vizuală	(a) Nemontat conform cerinţelor ¹		X	
		(b) Nefuncţional		X	
		(c) Sigilii defecte sau absente		X	
		(d) Placi de instalare absente, ilizibile sau expirate		X	
		(e) Falsificare sau manipulare evidentă		X	
		(f) Mărcirea anvelopelor incompatibilă cu parametri de calibrare		X	
7.10. Dispozitiv limitator de viteză (dacă este prevăzut/necesar) (+E)	Inspecţie vizuală şi prin acţionare dacă echipamentul este disponibil	(a) Nemontat conform cerinţelor ¹		X	
		(b) Evident nefuncţional		X	
		(c) Limita de viteză încorect fixată (dacă este verificată)		X	
		(d) Sigilii defecte sau absente		X	
		(e) Placă lipsă sau ilizibilă		X	
		(f) Dimensiunea anvelopelor incompatibilă cu parametri de calibrare		X	
7.11. Odometru (dacă este disponibil) (X) ²	Inspecţie vizuală şi/sau prin utilizarea interfeţei electronice	(a) Manipulare evidentă (fraudă) pentru a reduce kilometrajul sau pentru a reprezenta în mod greşit kilometrajul unui vehicul		X	
		(b) Nefuncţionare evidentă		X	
7.12. Sistemul de control electronic al stabilităţii (ESC), dacă este prevăzut/obligatoriu (X) ²	Inspecţie vizuală şi/sau prin utilizarea interfeţei electronice	(a) Senzorii de viteză rotaţi lipsă sau deterioraţi		X	
		(b) Instalatie electrică deteriorată		X	
		(c) Alte componente sunt absente sau deteriorate		X	

sunt incluse în scop de orientare.

³ 48 % pentru vehiculele neechipate cu ABS sau cu omologare de tip dinainte de 1 octombrie 1991.

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

⁵ 43 % pentru semiremorci şi remorcile cu bară de tracţiune înmatriculate după 1988 sau de la data menţionată în cerinţe, oricare dintre acestea este mai recentă.

⁶ 2,2 m/s² pentru vehiculele din categoriile N 1, N 2 şi N 3.

¹ „Cerinţele” sunt stabilite în omologarea de tip la data omologării, a primei înmatriculări sau a primei puneri în circulaţie, precum şi de obligaţiile privind post echiparea sau de dreptul intern al ţării de înmatriculare. Aceste motive de respingere se aplică numai în cazul în care a fost verificată conformitatea cu cerinţele.

² Modificare nesigură înseamnă o modificare cu efecte negative asupra siguranţei rutiere a vehiculului sau cu efecte disproporţionate asupra mediului. E Pentru verificarea acestui element trebuie utilizat un echipament.

³ X identifică elementele referitoare la starea vehiculului şi la caracterul adecvat al utilizării acestuia pe carosabil, dar care nu sunt considerate esenţiale pentru o inspecţie tehnică.

E Pentru verificarea acestui element trebuie utilizat un echipament.

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majori	Periculoasă
		(d) Deteriorare sau nefuncționare corespunzătoare a comutatorului		X	
		(e) Marșorul indicator de defecțiuni (MIL) al ESC indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
8. ELEMENTE POLUANTE					
8.1. Zgomot					
8.1.1 Sistem de eliminare a zgomotului (+E)	Evaluare subiectivă (doar dacă inspecțorul nu consideră că nivelul de zgomot este la limita acceptată, situație în care poate fi efectuată o măsurare a zgomotului emis de un vehicul staționar cu ajutorul unui sonometru)	(a) Nivelurile sonore depășesc nivelurile maxime permise de cerințe ¹		X	
		(b) O parte a sistemului de suprimare a zgomotului fixată necorespunzător, este deteriorată, montată incorect, lipită 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 cu aprindere prin scânteie					
8.2.1.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală	(a) Echipamentul de control al gazelor montat de constructor este absent, modificat sau evident defect		X	
		(b) Scurgeri de gaze care ar afecta măsurătorile emisiilor		X	
		(c) MIL nu urmează secvența corectă		X	
Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majori	Periculoasă
8.2.1.2. Emisii de gaze (E)	— Pentru vehiculele din clasele de emisii până la Euro 5 și Euro V (¹): Măsurătoare cu analizor de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele ¹ sau citirea OBD. Totul ține de echipament reprezentă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare. Pe baza evaluării echivalenței și ținând seama de legislația privind omologarea de tip, statele membre pot autoriza utilizarea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe. — Pentru vehiculele din clasele de emisii Euro 6 și Euro VI (¹): Măsurătoare cu analizor de gaze de evacuare conform cerințelor ¹ sau prin citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe ¹ . Măsurătorile nu se aplică în cazul motoarelor în doi timpi. Ca alternativă, măsurătorii prin utilizarea echipamentului de tele-deteecție și confirmate de metode standard de testare	(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 a primei utilizări, specificată în cerințe ¹ ; (ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor: — la ralanti: 0,5 %; — la turanță ridicată la ralanti: 0,3 %; sau — la ralanti: 0,3 % (¹); — la turanță ridicată la ralanti: 0,2 %, în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe ¹ .		X	
		(c) Coeficientul lambda nu se încadrează în seria de valori de 1 ± 0,03 sau nu este conform cu specificațiile producătorului		X	
		(d) Citirea OBD indică o funcționare defectuoasă semnificativă		X	
		(e) Măsurătorile prin tele-deteecție indică o neconformitate semnificativă		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
8.2.2. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin compresie					
8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală	(a) Echipamentul de control al emisiilor instalat de constructor este absent sau în mod evident defect		X	
		(b) Scurgeri de gaze care ar afecta măsurătorile emisiilor		X	
		(c) MIL nu urmează secvența corectă		X	
		(d) Reactiv insuficient, după caz		X	
8.2.2.2. Opacitate Vehiculele imatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exonerate de această obligație	— Pentru vehiculele din clasele de emisii până la Euro 5 și Euro V (*): Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerației libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD. Testul jevi de echipament reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare. Pe baza evaluării echivalente, statele membre pot autoriza utilizarea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe.	(a) Pentru vehicule imatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe ¹ , opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului aplicată pe vehicul		X	

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
	— Pentru vehiculele din clasele de emisii Euro 6 și Euro VI (*): Măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerației libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe.				
	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.	(b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele ¹ nu permit utilizarea valorilor de referință: — pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m ³ ; — pentru motoare supraalimentate: 3,0 m ³ , sau, pentru vehiculele identificate în cerințe ¹ sau imatriculate ori puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe ¹ : 1,5 m ³ (*); sau ►L2 0,7 m ³ (*); ◀		X	
	2. Cerințele specifice condiționării prealabile: (i) Motorul trebuie să fie complet încălzit, de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul jevi de scapă să fie de cel puțin 80 °C sau temperatura normală de funcționare, dacă aceasta este mai scăzută, ori			X	

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

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majori	Periculoasă
	5. Pentru a evita testările inutile, statele membre pot respinge vehicule ale altor 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 altor valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mici decât valorile limită. Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de telemetrie și confirmate de metode standard de testare.				
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 SUPPLEMENTARE PRIVIND VEHCULELE DIN CATEGORIILE M ₂ ȘI M ₃ PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI					
9.1. Ușile					
9.1.1. Uși de intrare și ieșire	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Funcționare defectuoasă (b) Stare deteriorată Poate provoca răni		X	
			X		
				X	
Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majori	Periculoasă
		(c) Comandă urgență defectă		X	
		(d) Comandă la distanță a ușilor sau dispozitive de avertizare defecte		X	
9.1.2. Ieșiri de urgență	Inspecție vizuală și în timpul funcționării (dacă este cazul)	(a) Funcționare defectuoasă		X	
		(b) Indicatori flexibile pentru ieșirile de urgență Indicatori lipsă pentru ieșirile de urgență	X	X	
		(c) Lipsa ciocanului pentru spart geamurile	X		
		(d) Acces blocat		X	
9.2. Sistem de dezaburire și degivrare (X) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Funcționare necorespunzătoare Afectează funcționarea în siguranță a vehiculului	X	X	
		(b) Emissioni de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitaclu Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în auto-vehicul		X	X
		(c) Degivrare defectă (dacă este obligatorie)		X	
9.3. Sistem de ventilație și de încălzire (X) ²	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Funcționare defectuoasă Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord	X	X	
		(b) Emissioni de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitaclu Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în auto-vehicul		X	X
9.4. Scaune					
9.4.1. Scaune pentru călători (inclusiv scaune pentru personalul însoțitor și sisteme de siguranță pentru copii, atunci când este cazul)	Inspecție vizuală	Strapontine (dacă sunt permise) neautomate Blochează o ieșire de urgență	X	X	

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

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

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majori	Pericolosă
9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă		X	

^I Eficiența procentuală a frânării se calculează divizând efortul total de frânare obținut la aplicarea frânei cu greutatea vehiculului sau, în cazul semiremorcilor, cu suma maselor pe punte, și multiplicând apoi rezultatul cu 100.

^{II} Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive sunt incluse în scop de orientare.

III 48 % pentru vehiculele neechipate cu ABS sau cu omologare de tip dinainte de 1 octombrie 1991. IV 45 % pentru vehiculele înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă. V 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. VI 2,2 m/s² pentru vehiculele din categoriile N1, N2 și N3. NOTES: ¹ „Cerințele” sunt stabilite în omologarea de tip la data omologării, a primei înmatriculări sau a primei puneri în circulație, precum și de obligațiile privind postechiparea sau de dreptul intern al țării de înmatriculare. Aceste motive de respingere se aplică numai în cazul în care a fost verificată conformitatea cu cerințele. ² X identifică elementele referitoare la starea vehiculului și la caracterul adecvat al utilizării acestuia pe carosabil, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică. ³ Modificare nesigură înseamnă o modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere a vehiculului sau cu efecte disproporționate asupra mediului. ^E Pentru verificarea acestui element trebuie utilizat un echipament.			
Anexa III. ARIMAREA ÎNCĂRCĂRII I. Principii de arimare a încărcăturii 1. Arimarea încărcăturii suportă următoarele forțe care rezultă din accelerări/decelerări ale vehiculului: — în direcția de mers: de 0,8 ori greutatea încărcăturii; și — în direcție laterală: de 0,5 ori greutatea încărcăturii; și	Anexa nr. 3 CERINȚE FAȚĂ DE ARIMAREA ÎNCĂRCĂTURII 1. Arimarea încărcăturii suportă următoarele forțe care rezultă din accelerări/decelerări ale vehiculului: a) în direcția de mers: de 0,8 ori greutatea încărcăturii; și b) în direcție laterală: de 0,5 ori greutatea încărcăturii; și	Compatibil	

— împotriva direcției de mers: de 0,5 ori greutatea încărcăturii;
— și, în general, trebuie să prevină înclinarea sau bascularea încărcăturii.

2. Distribuirea încărcăturii ia în considerare sarcinile maxime autorizate pe punte, precum și sarcinile minime necesare pe punte în limitele masei maxime autorizate a vehiculului, în conformitate cu dispozițiile legale privind greutatea și dimensiunile vehiculelor.

3. La arimarea încărcăturii se iau în considerare cerințele aplicabile pentru rezistența anumitor componente ale vehiculului, precum peretele frontal, peretele lateral, pereții din spate, stâlpii de susținere sau punctele de ancorare, atunci când aceste elemente se utilizează pentru arimarea încărcăturii.

4. Pentru arimarea încărcăturii se pot folosi una, mai multe sau o combinație între următoarele metode de arimare:

— zăvorâre;

— blocare (locală/generală);

— ancorare directă;

— frecare.

5. Standarde aplicabile:

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

II. Inspecția arimării încărcăturii

1. Clasificarea deficiențelor

Deficiențele sunt clasificate în una dintre următoarele categorii de deficiențe:

c) împotriva direcției de mers: de 0,5 ori greutatea încărcăturii și, în general,

d) trebuie să prevină înclinarea sau bascularea încărcăturii.

2. Distribuirea încărcăturii ia în considerare sarcinile maxime autorizate pe punte, precum și sarcinile minime necesare pe punte în limitele masei maxime autorizate a vehiculului, în conformitate cu dispozițiile legale privind greutatea și dimensiunile vehiculelor.

3. La arimarea încărcăturii se iau în considerare cerințele aplicabile pentru rezistența anumitor componente ale vehiculului, precum peretele frontal, peretele lateral, pereții din spate, stâlpii de susținere sau punctele de ancorare, atunci când aceste elemente se utilizează pentru arimarea încărcăturii.

4. Pentru arimarea încărcăturii se pot folosi una, mai multe sau o combinație între următoarele metode de arimare:

a) zăvorâre;

b) blocare (locală/generală);

c) ancorare directă;

d) frecare.

5. Standarde aplicabile:

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

II. Inspecția arimării încărcăturii

1. Clasificarea deficiențelor

Deficiențele sunt clasificate în una dintre următoarele categorii de deficiențe:

— deficiențe minore: este vorba despre o deficiență minoră atunci când încărcătura a fost arimată în mod corespunzător, dar ar putea fi indicată o recomandare privind siguranța; — deficiențe majore: este vorba despre o deficiență majoră în cazul în care încărcătura nu a fost arimată suficient de bine și este posibilă o deplasare sau o răsturnare a încărcăturii ori a unor părți din aceasta; — deficiență periculoasă: este vorba despre o deficiență periculoasă atunci când siguranța traficului este amenințată de un pericol direct provocat de riscul de pierdere a încărcăturii sau a unei părți a acesteia, de un risc direct legat de încărcătură sau de punerea imediată în pericol a persoanelor. Atunci când există mai multe deficiențe, transportul este clasificat în conformitate cu deficiența din grupul celor mai grave deficiențe. În cazul în care există mai multe deficiențe, având în vedere că este de așteptat ca efectele bazate pe o combinație a acestor deficiențe să se consolideze reciproc, transportul se clasifică în următoarea categorie de deficiențe ca gravitate. 2. Metodele de control Metoda de control este o evaluare vizuală a utilizării adecvate a măsurilor corespunzătoare în măsura necesară pentru arimarea încărcăturii și/sau măsurarea forțelor de tensionare, calcularea eficienței arimării și verificarea certificatelor, după caz. 3. Clasificarea deficiențelor Tabelul 1 stabilește norme care pot fi aplicate în cursul unui control al arimării încărcăturii pentru a se stabili dacă starea transportului este acceptabilă. Clasificarea deficiențelor se determină, după caz, pe baza clasificărilor stabilite la punctul 1 din prezentul capitol. Valorile precizate în tabelul 1 jos sunt orientative și ar trebui să fie considerate ca atare pentru determinarea categoriei de deficiență, având în vedere circumstanțele specifice – mai ales în funcție de natura încărcăturii – și la discreția inspectorului. În cazul unui transport care intră sub incidența Directivei 95/50/CE a Consiliului (1), se pot aplica cerințe mai specifice.	a) deficiențe minore: este vorba despre o deficiență minoră atunci când încărcătura a fost arimată în mod corespunzător, dar ar putea fi indicată o recomandare privind siguranța; b) deficiențe majore: este vorba despre o deficiență majoră în cazul în care încărcătura nu a fost arimată suficient de bine și este posibilă o deplasare sau o răsturnare a încărcăturii ori a unor părți din aceasta; c) deficiență periculoasă: este vorba despre o deficiență periculoasă atunci când siguranța traficului este amenințată de un pericol direct provocat de riscul de pierdere a încărcăturii sau a unei părți a acesteia, de un risc direct legat de încărcătură sau de punerea imediată în pericol a persoanelor. Atunci când există mai multe deficiențe, transportul este clasificat în conformitate cu deficiența din grupul celor mai grave deficiențe. În cazul în care există mai multe deficiențe, având în vedere că este de așteptat ca efectele bazate pe o combinație a acestor deficiențe să se consolideze reciproc, transportul se clasifică în următoarea categorie de deficiențe ca gravitate. 2. Metodele de control Metoda de control este o evaluare vizuală a utilizării adecvate a măsurilor corespunzătoare în măsura necesară pentru arimarea încărcăturii și/sau măsurarea forțelor de tensionare, calcularea eficienței arimării și verificarea certificatelor, după caz. 3. Clasificarea deficiențelor Tabelul 1 stabilește norme care pot fi aplicate în cursul unui control al arimării încărcăturii pentru a se stabili dacă starea transportului este acceptabilă. Clasificarea deficiențelor se determină, după caz, pe baza clasificărilor stabilite la punctul 1 din prezentul capitol. Valorile precizate în tabelul 1 jos sunt orientative și ar trebui să fie considerate ca atare pentru determinarea categoriei de deficiență, având în vedere circumstanțele specifice – mai ales în funcție de natura încărcăturii – și la discreția inspectorului. În cazul unui transport care intră sub incidența Directivei 95/50/CE a Consiliului din 6 octombrie 1995 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L 249, 17.10.1995, p. 35), se pot aplica cerințe mai specifice.		
---	---	--	--

Tabelul 1

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
A	Ambalajul de transport nu permite arimarea adecvată a încărcăturii	La latitudinea inspectorului		
B	Una sau mai multe unități de încărcătură nu sunt poziționate corespunzător	La latitudinea inspectorului		
Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
C	Vehiculul nu este adecvat încărcăturii (deficiență diferită de cele enumerate la punctul 10)	La latitudinea inspectorului		
D	Deficiențe evidente ale suprastructurii vehiculului (deficiență diferită de cele enumerate la punctul 10)	La latitudinea inspectorului		
10.	Caracterul adecvat al vehiculului			
10.1.	Peretele frontal (dacă este utilizat pentru arimarea încărcăturii)			
10.1.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii sau deformată		x	
	Piesă fisurată, care poate afecta integritatea compartimentului de marfă			x
10.1.2.	Rezistență insuficientă (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		x	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			x

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
A	Ambalajul de transport nu permite arimarea adecvată a încărcăturii	La latitudinea inspectorului		
B	Una sau mai multe unități de încărcătură nu sunt poziționate corespunzător	La latitudinea inspectorului		
Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
C	Vehiculul nu este adecvat încărcăturii (deficiență diferită de cele enumerate la punctul 10)	La latitudinea inspectorului		
D	Deficiențe evidente ale suprastructurii vehiculului (deficiență diferită de cele enumerate la punctul 10)	La latitudinea inspectorului		
10.	Caracterul adecvat al vehiculului			
10.1.	Peretele frontal (dacă este utilizat pentru arimarea încărcăturii)			
10.1.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii sau deformată		x	
	Piesă fisurată, care poate afecta integritatea compartimentului de marfă			x
10.1.2.	Rezistență insuficientă (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		x	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			x

10.2.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii, deformată, stare nesatisfăcătoare a balamalelor sau a dispozitivelor de închidere Piesă fisurată; balamale sau dispozitive de închidere absente sau nefuncționale		x		x
10.2.2.	Rezistență insuficientă a suportului (certificat sau etichetă, dacă este cazul) Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată		x		x
10.2.3.	Panourile pereților laterali, stare nesatisfăcătoare Piesă fisurată		x		x
10.3.	Peretele posterior (dacă este utilizat pentru arimarea încărcăturii)				
10.3.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii, deformată, stare nesatisfăcătoare a balamalelor sau a dispozitivelor de închidere Piesă fisurată; balamale sau dispozitive de închidere absente sau nefuncționale		x		x
10.3.2.	Rezistență insuficientă (certificat sau etichetă, dacă este cazul) Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată		x		x
10.4.	Stâlpi de susținere (dacă sunt utilizați pentru arimarea încărcăturii)				
10.4.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii sau deformată ori fixată insuficient pe vehicul Piesă fisurată; fixare instabilă pe vehicul		x		x

10.2.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii, deformată, stare nesatisfăcătoare a balamalelor sau a dispozitivelor de închidere Piesă fisurată; balamale sau dispozitive de închidere absente sau nefuncționale		x		x
10.2.2.	Rezistență insuficientă a suportului (certificat sau etichetă, dacă este cazul) Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată		x		x
10.2.3.	Panourile pereților laterali, stare nesatisfăcătoare Piesă fisurată		x		x
10.3.	Peretele posterior (dacă este utilizat pentru arimarea încărcăturii)				
10.3.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii, deformată, stare nesatisfăcătoare a balamalelor sau a dispozitivelor de închidere Piesă fisurată; balamale sau dispozitive de închidere absente sau nefuncționale		x		x
10.3.2.	Rezistență insuficientă (certificat sau etichetă, dacă este cazul) Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată		x		x
10.4.	Stâlpi de susținere (dacă sunt utilizați pentru arimarea încărcăturii)				
10.4.1.	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii sau deformată ori fixată insuficient pe vehicul Piesă fisurată; fixare instabilă pe vehicul		x		x

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
10.4.2.	Rezistență insuficientă sau deficiență de proiectare Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată		x	x
10.5.	Puncte de ancorare (dacă sunt utilizate pentru arimarea încărcăturii)			
10.5.1.	Stare nesatisfăcătoare sau deficiență de proiectare Nu poate rezista forțelor de ancorare necesare		x	x
10.5.2.	Număr insuficient Număr insuficient pentru a rezista forțelor de ancorare necesare		x	x
10.6.	Structuri speciale necesare (dacă sunt utilizate pentru arimarea încărcăturii)			
10.6.1.	Stare nesatisfăcătoare, deteriorată Piesă fisurată; nu poate rezista forțelor de reținere		x	x
10.6.2.	Înadecvate pentru încărcătura transportată Lipsă		x	x
10.7.	Podea (dacă este utilizată pentru arimarea încărcăturii)			
10.7.1.	Stare nesatisfăcătoare, deteriorată Piesă fisurată; Nu poate susține încărcătura		x	x
10.7.2.	Coeficient de încărcare insuficient Nu poate susține încărcătura		x	x
20.	Metode de arimare			
20.1.	Zăvorăre, blocare și ancorare directă			
20.1.1.	Arimarea directă a încărcăturii (blocare)			
20.1.1.1.	Distanță prea mare până la peretele frontal, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		x	x
20.1.1.2.	Distanță laterală prea mare până la peretele lateral, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		x	x
20.1.1.3.	Distanță prea mare până la peretele posterior, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		x	x

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
10.4.2.	Rezistență insuficientă sau deficiență de proiectare Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată		x	x
10.5.	Puncte de ancorare (dacă sunt utilizate pentru arimarea încărcăturii)			
10.5.1.	Stare nesatisfăcătoare sau deficiență de proiectare Nu poate rezista forțelor de ancorare necesare		x	x
10.5.2.	Număr insuficient Număr insuficient pentru a rezista forțelor de ancorare necesare		x	x
10.6.	Structuri speciale necesare (dacă sunt utilizate pentru arimarea încărcăturii)			
10.6.1.	Stare nesatisfăcătoare, deteriorată Piesă fisurată; nu poate rezista forțelor de reținere		x	x
10.6.2.	Înadecvate pentru încărcătura transportată Lipsă		x	x
10.7.	Podea (dacă este utilizată pentru arimarea încărcăturii)			
10.7.1.	Stare nesatisfăcătoare, deteriorată Piesă fisurată; Nu poate susține încărcătura		x	x
10.7.2.	Coeficient de încărcare insuficient Nu poate susține încărcătura		x	x
20.	Metode de arimare			
20.1.	Zăvorăre, blocare și ancorare directă			
20.1.1.	Arimarea directă a încărcăturii (blocare)			
20.1.1.1.	Distanță prea mare până la peretele frontal, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		x	x
20.1.1.2.	Distanță laterală prea mare până la peretele lateral, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		x	x
20.1.1.3.	Distanță prea mare până la peretele posterior, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		x	x

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
20.1.2.	Dispozitive de arimare precum șine pentru arimare, grinzi de arimare, plăci și pene de arimare în față, în lateral și în spate			
20.1.2.1.	Fixare necorespunzătoare pe vehicul	x		
	Fixare insuficientă		x	
	Nu pot rezista forțelor de reținere, slabe			x
20.1.2.2.	Fixare neadecvată	x		
	Fixare insuficientă		x	
	Complet ineficiente			x
20.1.2.3.	Echipamentul de arimare nu este suficient de adecvat		x	
	Echipamentul de arimare este complet inadecvat			x
20.1.2.4.	Metoda aleasă pentru arimarea ambalajului nu este optimă		x	
	Metoda aleasă este complet inadecvată			x
20.1.3.	Arimare directă cu plase și prelate			
20.1.3.1.	Starea plaselor și a prelatelor (eticheta lipsește/este deteriorată, însă dispozitivul se află încă în stare bună)	x		
	Dispozitivele de reținere a încărcăturii sunt deteriorate		x	
	Dispozitivele de reținere a încărcăturii sunt grav deteriorate și nu mai sunt adecvate pentru utilizare			x
20.1.3.2.	Rezistență insuficientă a plaselor și a prelatelor		x	
	Capacitate mai mică de 2/3 din forțele de reținere necesare			x
20.1.3.3.	Strângere insuficientă a plaselor și a prelatelor		x	
	Strângerea nu este capabilă să suporte 2/3 din forțele de reținere necesare			x
20.1.3.4.	Plasele și prelatele nu sunt suficient de adecvate pentru fixarea încărcăturii		x	
	Complet inadecvate			x
20.1.4.	Separarea și umplerea unităților de încărcare sau a spațiilor libere			
20.1.4.1.	Caracterul inadecvat al unității de separare și umplere		x	
	Separare sau spații libere prea mari			x

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
20.1.2.	Dispozitive de arimare precum șine pentru arimare, grinzi de arimare, plăci și pene de arimare în față, în lateral și în spate			
20.1.2.1.	Fixare necorespunzătoare pe vehicul	x		
	Fixare insuficientă		x	
	Nu pot rezista forțelor de reținere, slabe			x
20.1.2.2.	Fixare neadecvată	x		
	Fixare insuficientă		x	
	Complet ineficiente			x
20.1.2.3.	Echipamentul de arimare nu este suficient de adecvat		x	
	Echipamentul de arimare este complet inadecvat			x
20.1.2.4.	Metoda aleasă pentru arimarea ambalajului nu este optimă		x	
	Metoda aleasă este complet inadecvată			x
20.1.3.	Arimare directă cu plase și prelate			
20.1.3.1.	Starea plaselor și a prelatelor (eticheta lipsește/este deteriorată, însă dispozitivul se află încă în stare bună)	x		
	Dispozitivele de reținere a încărcăturii sunt deteriorate		x	
	Dispozitivele de reținere a încărcăturii sunt grav deteriorate și nu mai sunt adecvate pentru utilizare			x
20.1.3.2.	Rezistență insuficientă a plaselor și a prelatelor		x	
	Capacitate mai mică de 2/3 din forțele de reținere necesare			x
20.1.3.3.	Strângere insuficientă a plaselor și a prelatelor		x	
	Strângerea nu este capabilă să suporte 2/3 din forțele de reținere necesare			x
20.1.3.4.	Plasele și prelatele nu sunt suficient de adecvate pentru fixarea încărcăturii		x	
	Complet inadecvate			x
20.1.4.	Separarea și umplerea unităților de încărcare sau a spațiilor libere			
20.1.4.1.	Caracterul inadecvat al unității de separare și umplere		x	
	Separare sau spații libere prea mari			x

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minora	Majora	Periculoasă
20.1.5.	Ancorarea directă (orizontală, transversală, diagonală, cu chingi și carabine de ancorare)			
20.1.5.1.	Forța de fixare necesară inadecvată		x	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			x
20.2.	Arimare prin frecare			
20.2.1.	Atingerea forței de reținere necesare			
20.2.1.1.	Forța de reținere necesară inadecvată		x	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			x
20.3.	Dispozitive utilizate de arimare a încărcăturii			
20.3.1.	Caracterul inadecvat al dispozitivelor de arimare a încărcăturii		x	
	Dispozitiv complet inadecvat			x
20.3.2.	Eticheta (de exemplu, pe placă/remorca supusă testării) lipsește/este deteriorată, dar dispozitivul încă în stare bună	x		
	Eticheta (de exemplu, pe placă/remorca supusă testării) lipsește/este deteriorată, dar dispozitivul este foarte deteriorat		x	
20.3.3.	Dispozitivele de arimare a încărcăturii sunt deteriorate		x	
	Dispozitivele de arimare a încărcăturii sunt grav deteriorate și nu mai sunt adecvate pentru utilizare			x
20.3.4.	Trolii de ancorare incorect utilizați		x	
	Trolii de ancorare defecte			x
20.3.5.	Utilizarea greșită a dispozitivelor de arimare a încărcăturii (de exemplu, absența apărătoarelor pentru margini)		x	
	Utilizare defectuoasă a dispozitivelor de arimare a încărcăturii (de exemplu, noduri)			x
20.3.6.	Fixare inadecvată a dispozitivelor de reținere a încărcăturii		x	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			x
20.4.	Echipamente suplimentare (de exemplu, covorașe antiderapante, apărătoare pentru margini, glisiere)			
20.4.1.	Utilizarea unui echipament inadecvat	x		
	Utilizarea de echipamente inadecvate sau defecte		x	
	Utilizarea unor echipamente complet inadecvate			x

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minora	Majora	Periculoasă
20.1.5.	Ancorarea directă (orizontală, transversală, diagonală, cu chingi și carabine de ancorare)			
20.1.5.1.	Forța de fixare necesară inadecvată		x	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			x
20.2.	Arimare prin frecare			
20.2.1.	Atingerea forței de reținere necesare			
20.2.1.1.	Forța de reținere necesară inadecvată		x	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			x
20.3.	Dispozitive utilizate de arimare a încărcăturii			
20.3.1.	Caracterul inadecvat al dispozitivelor de arimare a încărcăturii		x	
	Dispozitiv complet inadecvat			x
20.3.2.	Eticheta (de exemplu, pe placă/remorca supusă testării) lipsește/este deteriorată, dar dispozitivul încă în stare bună	x		
	Eticheta (de exemplu, pe placă/remorca supusă testării) lipsește/este deteriorată, dar dispozitivul este foarte deteriorat		x	
20.3.3.	Dispozitivele de arimare a încărcăturii sunt deteriorate		x	
	Dispozitivele de arimare a încărcăturii sunt grav deteriorate și nu mai sunt adecvate pentru utilizare			x
20.3.4.	Trolii de ancorare incorect utilizați		x	
	Trolii de ancorare defecte			x
20.3.5.	Utilizarea greșită a dispozitivelor de arimare a încărcăturii (de exemplu, absența apărătoarelor pentru margini)		x	
	Utilizare defectuoasă a dispozitivelor de arimare a încărcăturii (de exemplu, noduri)			x
20.3.6.	Fixare inadecvată a dispozitivelor de reținere a încărcăturii		x	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			x
20.4.	Echipamente suplimentare (de exemplu, covorașe antiderapante, apărătoare pentru margini, glisiere)			
20.4.1.	Utilizarea unui echipament inadecvat	x		
	Utilizarea de echipamente inadecvate sau defecte		x	
	Utilizarea unor echipamente complet inadecvate			x

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
20.5.	Transportul de materiale vrac, ușoare și mobile			
20.5.1.	Materiale în vrac luate de vânt în cursul deplasării vehiculului pe carosabil care riscă să distragă atenția participanților la trafic Prezintă pericol pentru trafic		x	 x
20.5.2.	Materiale în vrac care nu sunt fixate în mod adecvat Pierderea încărcăturii prezintă pericol pentru trafic		x	 x
20.5.3.	Bunuri ușoare neacoperite Pierderea încărcăturii prezintă pericol pentru trafic		x	 x
20.6.	Transportul de lemn rotund			
20.6.1.	Materialul transportat (bușteni) este parțial mobil			x
20.6.2.	Forța de reținere a unității de încărcare inadecvată Mai puțin de 2/3 din forța necesară		x	 x
30.	Încărcătură complet nearimată			x
Anexa IV. MODEL DE RAPORT DE CONTROL TEHNIC ÎN TRAFIC MAI DETALIAT CUPRINZÂND O LISTĂ A PUNCTELOR CARE FAC OBIECTUL CONTROLULUI				
Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
20.5.	Transportul de materiale vrac, ușoare și mobile			
20.5.1.	Materiale în vrac luate de vânt în cursul deplasării vehiculului pe carosabil care riscă să distragă atenția participanților la trafic Prezintă pericol pentru trafic		x	 x
20.5.2.	Materiale în vrac care nu sunt fixate în mod adecvat Pierderea încărcăturii prezintă pericol pentru trafic		x	 x
20.5.3.	Bunuri ușoare neacoperite Pierderea încărcăturii prezintă pericol pentru trafic		x	 x
20.6.	Transportul de lemn rotund			
20.6.1.	Materialul transportat (bușteni) este parțial mobil			x
20.6.2.	Forța de reținere a unității de încărcare inadecvată Mai puțin de 2/3 din forța necesară		x	 x
30.	Încărcătură complet nearimată			x
Anexa nr. 4 MODEL DE RAPORT DE CONTROL TEHNIC ÎN TRAFIC.				
		Compatibil		

(față)		LISTA A PUNCTELOR CARE FAC OBIECTUL CONTROLULUI (față)	
MODEL DE RAPORT DE CONTROL TEHNIC ÎN TRAFIC MAI DETALIAT CUPRINZÂND O LISTĂ A PUNCTELOR CARE FAC OBIECTUL CONTROLULUI			
1. Locul controlului tehnic în trafic		1. Locul controlului tehnic în trafic	
2. Data		2. Data	
3. Ora		3. Ora	
4. Simbolul de naționalitate și numărul de înmatriculare ale vehiculului		4. Simbolul național și numărul de înmatriculare ale vehiculului	
5. Identificarea vehiculului/NIV (numărul de identificare a vehiculului)		5. Identificarea vehiculului / Cod VIN (numărul de identificare a vehiculului)	
6. Categoria vehiculului		6. Categoria vehiculului:	
(a) N ₂ ^(a) (3,5-12 t) ☐		a) N ₂ ^(a) (3,5-12 t) ☐	
(b) N ₃ ^(a) (peste 12 t) ☐		b) N ₃ ^(a) (>12 t) ☐	
(c) O ₃ ^(a) (3,5-10 t) ☐		c) O ₃ ^(a) (3,5-10 t) ☐	
(d) O ₄ ^(a) (peste 10 t) ☐		d) O ₄ ^(a) (>10 t) ☐	
(e) M ₂ ^(a) (> 9 scaune ^(b) până la 5 t) ☐		e) M ₂ ^(a) (> 9 scaune ^(b) , până la 5 t) ☐	
(f) M ₃ ^(a) (> 9 scaune ^(b) peste 5 t) ☐		f) M ₂ ^(a) (> 9 scaune ^(b) , peste 5 t) ☐	
► ⁽¹⁾ (g) T1b ☐		g) T ₃ ☐	
(h) T2b ◀ ☐		h) Alte categorii de vehicule (precizați) ☐	
► ⁽²⁾ (i) T3b ☐			
(j) T4.1b ☐			
(k) T4.2b ☐			
(l) T4.3b ☐			
(m) Alte categorii de vehicule: (vă rugăm să specificați) ◀ ☐			
7. Citirea odometrelor la momentul efectuării controlului		7. Citirea odometrelor la momentul efectuării controlului	
8. Întreprinderea care efectuează transportul		8. Întreprinderea care efectuează transportul	
(a) Denumire și adresă		(a) Denumire și adresă	
.....		(b) Numărul licenței comunitare ^(c) [Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009]	
(b) Numărul licenței comunitare ^(c) [Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009]			
9. Numele conducătorului auto			

10. Lista de control <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Verificat^(d)</th> <th>Neconform^(e)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>0. Identificare^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>1. Sistemul de frânare^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>2. Direcție^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>3. Vizibilitate^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>5. Punți, jante, anvelope, suspensie^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>6. Șasiu și accesorii șasiu^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M₂ și M₃^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>10. Arimarea încărcăturii^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> </tbody> </table> 11. Rezultatul controlului Conform ☐ Neconform ☐ Interdicție sau restricție de utilizare a vehiculului, care prezintă deficiențe periculoase ☐ 12. Diverse/observații: 13. Autoritatea/functionarul sau inspectorul care a efectuat controlul Semnătura: <table border="0"> <tr> <td>Autoritatea competentă/functionarul sau inspectorul care a efectuat controlul</td> <td>Conducătorul auto</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </table> Observații: (a) Categoriile de vehicule în conformitate cu articolul 2 din Directiva 2014/47/UE. (b) Numărul de scaune, inclusiv scaunul conducătorului auto (elementul S.1 din certificatul de înmatriculare). (c) Dacă informația este disponibilă. (d) „Verificat” înseamnă că a fost verificat cel puțin unul sau mai multe dintre elementele de control din acest grup enumerate în anexa II sau III la Directiva 2014/47/UE și nu s-au constatat deficiențe ori s-au constatat doar deficiențe minore. (e) Elemente neconforme cu deficiențe grave sau periculoase indicate pe verso. (f) Metode de control al defecțiunilor și de clasificare a acestora în conformitate cu anexa II sau III la Directiva 2014/47/UE.		Verificat ^(d)	Neconform ^(e)	0. Identificare ^(f)	☐	☐	1. Sistemul de frânare ^(f)	☐	☐	2. Direcție ^(f)	☐	☐	3. Vizibilitate ^(f)	☐	☐	4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric ^(f)	☐	☐	5. Punți, jante, anvelope, suspensie ^(f)	☐	☐	6. Șasiu și accesorii șasiu ^(f)	☐	☐	7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză ^(f)	☐	☐	8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei ^(f)	☐	☐	9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M ₂ și M ₃ ^(f)	☐	☐	10. Arimarea încărcăturii ^(f)	☐	☐	Autoritatea competentă/functionarul sau inspectorul care a efectuat controlul	Conducătorul auto			9. Numele conducătorului auto 10. Lista de control: <table border="1"> <tbody> <tr><td>0. Identificare^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>1. Sistem de frânare^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>2. Sistem de direcție^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>3. Vizibilitate^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>5. Punți, jante, anvelope, suspensie^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>6. Șasiu și accesorii șasiu^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M₂ și M₃^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>10. Arimarea încărcăturii^(f)</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>11. Rezultatul controlului:</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Conform</td><td>☐</td><td></td></tr> <tr><td>Neconform</td><td>☐</td><td></td></tr> <tr><td>Interdicție sau restricție de utilizare a vehiculului, care prezintă deficiențe periculoase</td><td>☐</td><td></td></tr> </tbody> </table> 12. Diverse / observații: 13. Autoritatea/inspectorul, care a efectuat controlul Semnătura: <table border="0"> <tr> <td>Autoritatea/inspectorul, care a efectuat controlul</td> <td>Conducătorul auto</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </table> Observații: a) Categoria de vehicule, în conformitate cu pct. 2 din Regulament. b) Numărul de scaune, inclusiv scaunul conducătorului auto (elementul S.1 din certificatul de înmatriculare). c) Dacă informația este disponibilă. d) „Verificat” înseamnă că a fost verificat cel puțin unul sau mai multe dintre elementele de control din acest grup enumerate în anexa II sau III din Regulament și nu s-au constatat deficiențe ori s-au constatat doar deficiențe minore. e) Elemente neconforme cu deficiențe grave sau periculoase indicate pe verso. f) Metode de control al defecțiunilor și de clasificare a acestora în conformitate cu anexa II sau III din Regulament.	0. Identificare ^(f)	☐	☐	1. Sistem de frânare ^(f)	☐	☐	2. Sistem de direcție ^(f)	☐	☐	3. Vizibilitate ^(f)	☐	☐	4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric ^(f)	☐	☐	5. Punți, jante, anvelope, suspensie ^(f)	☐	☐	6. Șasiu și accesorii șasiu ^(f)	☐	☐	7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză ^(f)	☐	☐	8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei ^(f)	☐	☐	9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M ₂ și M ₃ ^(f)	☐	☐	10. Arimarea încărcăturii ^(f)	☐	☐	11. Rezultatul controlului:			Conform	☐		Neconform	☐		Interdicție sau restricție de utilizare a vehiculului, care prezintă deficiențe periculoase	☐		Autoritatea/inspectorul, care a efectuat controlul	Conducătorul auto				
	Verificat ^(d)	Neconform ^(e)																																																																																										
0. Identificare ^(f)	☐	☐																																																																																										
1. Sistemul de frânare ^(f)	☐	☐																																																																																										
2. Direcție ^(f)	☐	☐																																																																																										
3. Vizibilitate ^(f)	☐	☐																																																																																										
4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric ^(f)	☐	☐																																																																																										
5. Punți, jante, anvelope, suspensie ^(f)	☐	☐																																																																																										
6. Șasiu și accesorii șasiu ^(f)	☐	☐																																																																																										
7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză ^(f)	☐	☐																																																																																										
8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei ^(f)	☐	☐																																																																																										
9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M ₂ și M ₃ ^(f)	☐	☐																																																																																										
10. Arimarea încărcăturii ^(f)	☐	☐																																																																																										
Autoritatea competentă/functionarul sau inspectorul care a efectuat controlul	Conducătorul auto																																																																																											
.....																																																																																												
0. Identificare ^(f)	☐	☐																																																																																										
1. Sistem de frânare ^(f)	☐	☐																																																																																										
2. Sistem de direcție ^(f)	☐	☐																																																																																										
3. Vizibilitate ^(f)	☐	☐																																																																																										
4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric ^(f)	☐	☐																																																																																										
5. Punți, jante, anvelope, suspensie ^(f)	☐	☐																																																																																										
6. Șasiu și accesorii șasiu ^(f)	☐	☐																																																																																										
7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză ^(f)	☐	☐																																																																																										
8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei ^(f)	☐	☐																																																																																										
9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M ₂ și M ₃ ^(f)	☐	☐																																																																																										
10. Arimarea încărcăturii ^(f)	☐	☐																																																																																										
11. Rezultatul controlului:																																																																																												
Conform	☐																																																																																											
Neconform	☐																																																																																											
Interdicție sau restricție de utilizare a vehiculului, care prezintă deficiențe periculoase	☐																																																																																											
Autoritatea/inspectorul, care a efectuat controlul	Conducătorul auto																																																																																											
.....																																																																																												

(verso)				(Verso)			
0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI	1.1.17. Regulator automat al frânelor în funcție de sarcină	2.2. Volan, coloană de direcție și bară de direcție	4.4.2. Comutare	0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI	2.1.2. Fixarea casetei de direcție	4.9.1. Stare și funcționare	7.2. Stingător
0.1. Plăcuțe de înmatriculare	1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocului	2.2.1. Starea volanului	4.4.3. Conformitate cu cerințele	0.1. Plăcuțe de înmatriculare	2.1.3. Starea conexiunilor sistemului de direcție	4.9.2. Conformitate cu cerințele	7.3. Încuietori și dispozitiv antifurt
0.2. Identificarea vehiculului/șasiu/număr de serie	1.1.19. Frâna de înclinare (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie)	2.2.2. Coloana de direcție și amortizoare de direcție	4.4.4. Frecvență semnal luminos	0.2. Identificarea vehiculului/șasiu/număr de serie.	2.1.4. Funcționare conexiunilor sistemului de direcție	4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă	7.4. Triunghi reflectorizant
1. SISTEMUL DE FRÂNARE		2.3. Joc direcție	4.5. Lămpi de ceață față și spate		2.1.5. Servodirecție		7.5. Trusă de prim ajutor
1.1. Starea mecanică și funcționare	1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorci	2.4. Aliniament roți	4.5.1. Stare și funcționare	1. SISTEMUL DE FRÂNARE	2.2. Volan, coloană de direcție și bară de direcție	4.11. Instalație electrică	7.6. Cale de roată (prisme)
1.1.1. Pivotal pedalei frânei de serviciu	1.1.21. Sistem de frânare complet	2.5. Platformă cu punte directoare pentru remorci	4.5.2. Aliniere	1.1. Starea mecanică și funcționare	2.2.1. Starea volanului	4.12. Dispozitive reflectorizante și lămpi facultative	7.7. Dispozitive de avertizare acustică
1.1.2. Starea pedalei și cursa dispozitivului de acționare a frânei	1.1.22. Racorduri diagnoză	2.6. Servodirecție electronică (EPS)	4.5.3. Comutare	1.1.1. Pivotal pedalei frânei de serviciu	2.2.2. Coloana de direcție și amortizoare de direcție	4.13. Baterie de acumulatori.	7.8. Vitezometru
1.1.3. Pompa de vacuum sau compresorul și rezervoarele	1.1.23. Frânare inerțială	3. VIZIBILITATE	4.5.4. Conformitate cu cerințele	1.1.2. Starea pedalei și cursa dispozitivului de acționare a frânei	2.3. Joc direcție		7.9. Tahograf
1.1.4. Manometrul sau indicatorul pentru presiune scăzută	1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu	3.1. Câmpul vizual	4.6. Lămpi de marșarier	1.1.3. Pompa de vacuum sau compresorul și rezervoarele	2.4. Aliniament roți	5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE	7.10. Dispozitiv limitator de viteză
1.1.5. Supapa de comandă a frânei cu acționare manuală	1.2.1. Performanță	3.3. Oglinzile retrovizoare	4.6.1. Stare și funcționare	1.1.4. Manometrul sau indicatorul pentru presiune scăzută	2.5. Platformă cu punte directoare pentru remorci	5.1. Punți	7.11. Odometru
1.1.6. Activator frână de staționare, levier de comandă, mecanism cu clichet frână de staționare, frână de staționare electronică	1.2.2. Eficiență	3.4. Ștergătoare de parbriz	4.6.2. Conformitate cu cerințele	1.1.5. Supapa de comandă a frânei cu acționare manuală	2.6. Servodirecție electronică (EPS).	5.1.1. Punți	7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC).
	1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență)	3.5. Spălătoare de parbriz	4.6.3. Comutare		3. VIZIBILITATE	5.1.2. Fuzete	
	1.3.1. Performanță	3.6. Sistem de dezaburire	4.7. Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate		3.1. Câmpul vizual	5.1.3. Rulmenți roată	8. ELEMENTE POLUANTE
	1.3.2. Eficiență	4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE, ECHIPAMENTE ELECTRICE	4.7.1. Stare și funcționare		3.2. Starea geamurilor	5.2. Jante și anvelope	8.1. Sistem de eliminare a zgomotului
	1.4. Performanța și eficiența frânei de staționare	4.1. Faruri	4.7.2. Conformitate cu cerințele		3.3. Oglinzile retrovizoare	5.2.1. Butuc	8.2. Gaze de evacuare
	1.4.1. Performanță	4.1.1. Stare și funcționare	4.8. Catadioptri, marcaje de vizibilitate și plăcuțe de marșarier		3.4. Ștergătoare de parbriz	5.2.2. Jante	8.2.1. Emisiile motoarelor cu aprindere prin scânteie
	1.4.2. Eficiență	4.1.2. Aliniere	4.8.1. Stare		3.5. Spălătoare de parbriz	5.2.3. Anvelope	8.2.1.1. Echipament de control al gazelor de evacuare
	1.5. Performanța frânei de înclinare	4.1.3. Comutare	4.9. Martori obligatorii pentru echipamentul de iluminare		3.6. Sistem de dezaburire.	5.3. Sistemul de suspensie	8.2.2. Emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie
	1.6. Sistem de frânare cu antiblocare	4.1.4. Conformitate cu cerințele	4.9.1. Stare și funcționare		4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE, ECHIPAMENTE ELECTRICE	5.3.1. Arcuri și stabilizatori	8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare
	1.7. Sistem electronic de frânare (EBS)	4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor	4.9.2. Conformitate cu cerințele		4.1. Faruri	5.3.2. Amortizoare	8.2.2.2. Opacitate
	1.8. Lichid de frână	4.1.6. Dispozitiv de curățare a farurilor	4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă		4.1.1. Stare și funcționare	5.3.3. Tuburi pentru arborele cardanic, brațe suspensie dreapta față, braț triunghiular și brațe suspensie	8.4. Alte elemente legate de mediu
	2. DIRECTIE	4.2. Lămpi de poziție față și spate, lămpi laterale de gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi	4.11. Instalație electrică		4.1.2. Aliniere	5.3.4. Articulațiile suspensiei	8.4.1. Scurgeri de lichide
	2.1. Stare mecanică	4.2.1. Stare și funcționare	4.12. Dispozitive reflectorizante și lămpi facultative		4.1.3. Comutare	5.3.5. Suspensie pneumatică.	
	2.1.1. Starea mecanismului de direcție	4.2.2. Comutare	4.13. Baterie de acumulatori		4.1.4. Conformitate cu cerințele		9. INSPECTII SUPLIMENTARE PRIVIND VEHICULELE DE TRANSPORT DE CALATORI DIN
	2.1.2. Fixarea casetei de direcție	4.2.3. Conformitate cu cerințele			4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor	6. ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU	
	2.1.3. Starea conexiunilor sistemului de direcție	4.3. Lămpi de stop			4.1.6. Dispozitiv de curățare a farurilor	6.1. Șasiu sau cadru și accesorii	
	2.1.4. Funcționare conexiunilor sistemului de direcție	4.3.1. Stare și funcționare			4.2. Lămpi de poziție față și spate, lămpi laterale de	6.1.1. Stare generală	
	2.1.5. Servodirecție	4.3.2. Comutare				6.1.2. Țevi de evacuare și amortizoare de zgomot	
	2.2. Volan, coloană de direcție și bară de direcție	4.3.3. Conformitate cu cerințele				6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)	
	2.3. Joc direcție	4.4. Lămpi de ceață față și spate					
	2.4. Aliniament roți	4.5. Lămpi de ceață față și spate					
	2.5. Platformă cu punte directoare pentru remorci	4.5.1. Stare și funcționare					
	2.6. Servodirecție electronică (EPS)	4.5.2. Aliniere					
	3. VIZIBILITATE	4.5.3. Comutare					
	3.1. Câmpul vizual	4.5.4. Conformitate cu cerințele					
	3.2. Starea geamurilor	4.6. Lămpi de marșarier					
	3.3. Oglinzile retrovizoare	4.6.1. Stare și funcționare					
	3.4. Ștergătoare de parbriz	4.6.2. Conformitate cu cerințele					
	3.5. Spălătoare de parbriz	4.6.3. Comutare					
	3.6. Sistem de dezaburire.	4.7. Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate					
	4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE, ECHIPAMENTE ELECTRICE	4.7.1. Stare și funcționare					
	4.1. Faruri	4.7.2. Conformitate cu cerințele					
	4.1.1. Stare și funcționare	4.8. Catadioptri, marcaje de vizibilitate și plăcuțe de marșarier					
	4.1.2. Aliniere	4.8.1. Stare					
	4.1.3. Comutare	4.8.2. Conformitate cu cerințele					
	4.1.4. Conformitate cu cerințele	4.9. Martori obligatorii pentru echipamentul de iluminare					
	4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor	4.9.1. Stare și funcționare					
	4.1.6. Dispozitiv de curățare a farurilor	4.9.2. Conformitate cu cerințele					
	4.2. Lămpi de poziție față și spate, lămpi laterale de	4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă					
		4.11. Instalație electrică					
		4.12. Dispozitive reflectorizante și lămpi facultative					
		4.13. Baterie de acumulatori					
		4.4.1. Stare și funcționare					

<table><tr><td>5.</td><td>PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIIE</td><td>6.1.7. Transmisie</td><td>7.5. Trusă de prim ajutor</td><td>9.1. Ușile</td></tr><tr><td>5.1.</td><td>Punți</td><td>6.1.8. Suport motor</td><td>7.6. Cale de roată (prisme)</td><td>9.1.1. Uși de intrare și ieșire</td></tr><tr><td>5.1.1.</td><td>Punți</td><td>6.1.9. Performanța motorului</td><td>7.7. Dispozitive de avertizare acustică</td><td>9.1.2. Ieșiri de urgență</td></tr><tr><td>5.1.2.</td><td>Fuzete</td><td>6.2.1. Stare</td><td>7.8. Vitezometru</td><td>9.2. Sisteme de dezaburire și de degivrare</td></tr><tr><td>5.1.3.</td><td>Rulmenți roată</td><td>6.2.2. Montare</td><td>7.9. Tahograf</td><td>9.3. Sisteme de ventilație și de încălzire</td></tr><tr><td>5.2.</td><td>Janțe și anvelope</td><td>6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor</td><td>7.10. Dispozitiv limitator de viteză</td><td>9.4. Scaune</td></tr><tr><td>5.2.1.</td><td>Butuc</td><td>6.2.4. Podea</td><td>7.11. Odometru</td><td>9.4.1. Scaune pentru călători</td></tr><tr><td>5.2.2.</td><td>Janțe</td><td>6.2.5. Scaunul conducătorului auto</td><td>7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC)</td><td>9.4.2. Scaunul conducătorului auto</td></tr><tr><td>5.2.3.</td><td>Anvelope</td><td>6.2.6. Alte scaune</td><td>ELEMENTE POLUANTE</td><td>9.5. Iluminat interior și dispozitiv de ghidare</td></tr><tr><td>5.3.</td><td>Sistemul de suspensie</td><td>6.2.7. Comenzi de conducere</td><td>8.1. Sistem de eliminare a zgomotului</td><td>9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare</td></tr><tr><td>5.3.1.</td><td>Arcuri și stabilizatori</td><td>6.2.8. Treptele cabinei</td><td>8.2. Gaze de evacuare</td><td>9.7. Scări și trepte</td></tr><tr><td>5.3.2.</td><td>Amortizoare</td><td>6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare</td><td>8.2.1. Emisiile motoarelor cu aprindere prin scântee</td><td>9.8. Sistem de comunicare cu călătorii</td></tr><tr><td>5.3.3.</td><td>Tuburi pentru arborele cardanic, brate suspensie dreapta față, brat triunghiular și brate suspensie</td><td>6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmproscare</td><td>8.2.2. Emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie</td><td>9.9. Notificări</td></tr><tr><td>5.3.4.</td><td>Articulațiile suspensiei</td><td>7. ALTE ECHIPAMENTE</td><td>8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare</td><td>9.10. Ușile</td></tr><tr><td>5.3.5.</td><td>Suspensie pneumatică</td><td>7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere</td><td>8.2.2.2. Echipament de control al gazelor de evacuare</td><td>9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale</td></tr><tr><td>6.</td><td>ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU</td><td>7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente</td><td>8.2.2.2. Opacitate</td><td>9.11. Cerințe privind transportul copiilor</td></tr><tr><td>6.1.</td><td>Șasiu sau cadru și accesorii</td><td>7.1.2. Starea centurilor de siguranță și a cataramelor aferente</td><td>8.4. Alte elemente legate de mediu</td><td>9.10.1. Ușile</td></tr><tr><td>6.1.1.</td><td>Stare generală</td><td>7.1.3. Dispozitiv limitator al sarcinii centurilor de siguranță</td><td>8.4.1. Scurgeri de lichide</td><td>9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale</td></tr><tr><td>6.1.2.</td><td>Țevi de evacuare și amortizoare de zgomot</td><td>7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare</td><td>9. INSPECȚII SUPPLEMENTARE PRIVIND VEHICULELE DE TRANSPORT DE CĂLĂTORI DIN CATEGORIILE M₂; M₃</td><td>9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă</td></tr><tr><td>6.1.3.</td><td>Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)</td><td>7.1.5. Airbaguri</td><td></td><td>9.11.1. Uși, rampe și lifturi</td></tr><tr><td>6.1.4.</td><td>Bară de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate</td><td>7.1.6. Sisteme SRS</td><td></td><td>9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant</td></tr><tr><td>6.1.5.</td><td>Suport pentru roata de rezervă</td><td>7.2. Stingător</td><td></td><td>9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale.</td></tr><tr><td>6.1.6.</td><td>Mecanism de cuplare și echipament de remorcare</td><td>7.3. Încălțori și dispozitiv antifurt</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td>7.4. Triunghi reflectorizant</td><td></td><td></td></tr></table>	5.	PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIIE	6.1.7. Transmisie	7.5. Trusă de prim ajutor	9.1. Ușile	5.1.	Punți	6.1.8. Suport motor	7.6. Cale de roată (prisme)	9.1.1. Uși de intrare și ieșire	5.1.1.	Punți	6.1.9. Performanța motorului	7.7. Dispozitive de avertizare acustică	9.1.2. Ieșiri de urgență	5.1.2.	Fuzete	6.2.1. Stare	7.8. Vitezometru	9.2. Sisteme de dezaburire și de degivrare	5.1.3.	Rulmenți roată	6.2.2. Montare	7.9. Tahograf	9.3. Sisteme de ventilație și de încălzire	5.2.	Janțe și anvelope	6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor	7.10. Dispozitiv limitator de viteză	9.4. Scaune	5.2.1.	Butuc	6.2.4. Podea	7.11. Odometru	9.4.1. Scaune pentru călători	5.2.2.	Janțe	6.2.5. Scaunul conducătorului auto	7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC)	9.4.2. Scaunul conducătorului auto	5.2.3.	Anvelope	6.2.6. Alte scaune	ELEMENTE POLUANTE	9.5. Iluminat interior și dispozitiv de ghidare	5.3.	Sistemul de suspensie	6.2.7. Comenzi de conducere	8.1. Sistem de eliminare a zgomotului	9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare	5.3.1.	Arcuri și stabilizatori	6.2.8. Treptele cabinei	8.2. Gaze de evacuare	9.7. Scări și trepte	5.3.2.	Amortizoare	6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare	8.2.1. Emisiile motoarelor cu aprindere prin scântee	9.8. Sistem de comunicare cu călătorii	5.3.3.	Tuburi pentru arborele cardanic, brate suspensie dreapta față, brat triunghiular și brate suspensie	6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmproscare	8.2.2. Emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie	9.9. Notificări	5.3.4.	Articulațiile suspensiei	7. ALTE ECHIPAMENTE	8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	9.10. Ușile	5.3.5.	Suspensie pneumatică	7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere	8.2.2.2. Echipament de control al gazelor de evacuare	9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale	6.	ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU	7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	8.2.2.2. Opacitate	9.11. Cerințe privind transportul copiilor	6.1.	Șasiu sau cadru și accesorii	7.1.2. Starea centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	8.4. Alte elemente legate de mediu	9.10.1. Ușile	6.1.1.	Stare generală	7.1.3. Dispozitiv limitator al sarcinii centurilor de siguranță	8.4.1. Scurgeri de lichide	9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale	6.1.2.	Țevi de evacuare și amortizoare de zgomot	7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare	9. INSPECȚII SUPPLEMENTARE PRIVIND VEHICULELE DE TRANSPORT DE CĂLĂTORI DIN CATEGORIILE M₂; M₃	9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă	6.1.3.	Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)	7.1.5. Airbaguri		9.11.1. Uși, rampe și lifturi	6.1.4.	Bară de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate	7.1.6. Sisteme SRS		9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant	6.1.5.	Suport pentru roata de rezervă	7.2. Stingător		9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale.	6.1.6.	Mecanism de cuplare și echipament de remorcare	7.3. Încălțori și dispozitiv antifurt					7.4. Triunghi reflectorizant			<table><tr><td>leviere și conexiuni, tije de acționare</td><td>gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi</td><td>6.1.4. Bară de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate</td><td>CATEGORIILE M₂; M₃</td></tr><tr><td>1.1.16. Servomotoare frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)</td><td>4.2.1. Stare și funcționare</td><td>6.1.5. Suport pentru roata de rezervă</td><td>9.1. Ușile</td></tr><tr><td>1.1.17. Regulator automat al frânării în funcție de sarcină</td><td>4.2.2. Comutare</td><td>6.1.6. Mecanism de cuplare și echipament de remorcare</td><td>9.1.1. Uși de intrare și ieșire</td></tr><tr><td>1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocului</td><td>4.2.3. Conformitate cu cerințele</td><td>6.1.7. Transmisie</td><td>9.1.2. Ieșiri de urgență</td></tr><tr><td>1.1.19. Frâna de încetinire (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie)</td><td>4.3. Lămpi de stop</td><td>6.1.8. Suport motor</td><td>9.2. Sisteme de dezaburire și de degivrare</td></tr><tr><td>1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii</td><td>4.3.1. Stare și funcționare</td><td>6.1.9. Performanța motorului</td><td>9.3. Sisteme de ventilație și de încălzire</td></tr><tr><td>1.1.21. Sistem de frânare complet</td><td>4.3.2. Comutare</td><td>6.2. Cabină conducător auto și caroserie</td><td>9.4. Scaune</td></tr><tr><td>1.1.22. Racorduri diagnoză</td><td>4.3.3. Conformitate cu cerințele</td><td>6.2.1. Stare</td><td>9.4.1. Scaune pentru călători</td></tr><tr><td>1.1.23. Frânare inerțială</td><td>4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avarie</td><td>6.2.2. Montare</td><td>9.4.2. Scaunul conducătorului auto</td></tr><tr><td>1.2. Performanța și eficiența franei de serviciu</td><td>4.4.1. Stare și funcționare</td><td>6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor</td><td>9.5. Iluminat interior și dispozitiv de ghidare</td></tr><tr><td>1.2.1. Performanță</td><td>4.4.2. Comutare</td><td>6.2.4. Podea</td><td>9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare</td></tr><tr><td>1.2.2. Eficiență</td><td>4.4.3. Conformitate cu cerințele</td><td>6.2.5. Scaunul conducătorului auto</td><td>9.7. Scări și trepte</td></tr><tr><td>1.3. Performanța și eficiența franei secundare (de urgență)</td><td>4.4.4. Frecvență semnal luminos</td><td>6.2.6. Alte scaune</td><td>9.8. Sistem de comunicare cu călătorii</td></tr><tr><td>1.3.1. Performanță</td><td>4.5. Lămpi de ceață față și spate</td><td>6.2.7. Comenzi de conducere</td><td>9.9. Notificări</td></tr><tr><td>1.3.2. Eficiență</td><td>4.5.1. Stare și funcționare</td><td>6.2.8. Treptele cabinei</td><td>9.10. Cerințe privind transportul copiilor</td></tr><tr><td>1.4. Performanța și eficiența franei de staționare</td><td>4.5.2. Aliniere</td><td>6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare</td><td>9.10.1. Ușile</td></tr><tr><td>1.4.1. Performanță</td><td>4.5.3. Comutare</td><td>6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmproscare.</td><td>9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale</td></tr><tr><td>1.4.2. Eficiență</td><td>4.5.4. Conformitate cu cerințele</td><td>7. ALTE ECHIPAMENTE</td><td>9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă</td></tr><tr><td>1.5. Performanța franei de încetinire</td><td>4.6. Lămpi de marșarier</td><td>7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere</td><td>9.11.1. Uși, rampe și lifturi</td></tr><tr><td>1.6. Sistem de frânare cu antiblocare</td><td>4.6.1. Stare și funcționare</td><td>7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente</td><td>9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant</td></tr><tr><td>1.7. Sistem electronic de frânare (EBS)</td><td>4.6.2. Conformitate cu cerințele</td><td>7.1.2. Starea centurilor de siguranță și a cataramelor aferente</td><td>9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale.</td></tr><tr><td>1.8. Lichid de frână.</td><td>4.6.3. Comutare</td><td>7.1.3. Dispozitiv limitator al sarcinii centurilor de siguranță</td><td></td></tr><tr><td>2. DIRECȚIE</td><td>4.7. Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate</td><td>7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare</td><td></td></tr><tr><td>2.1. Stare mecanică</td><td>4.7.1. Stare și funcționare</td><td>7.1.5. Airbaguri</td><td></td></tr><tr><td>2.1.1. Starea mecanismului de direcție</td><td>4.7.2. Conformitate cu cerințele</td><td>7.1.6. Sisteme SRS</td><td></td></tr></table>	leviere și conexiuni, tije de acționare	gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi	6.1.4. Bară de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate	CATEGORIILE M₂; M₃	1.1.16. Servomotoare frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	4.2.1. Stare și funcționare	6.1.5. Suport pentru roata de rezervă	9.1. Ușile	1.1.17. Regulator automat al frânării în funcție de sarcină	4.2.2. Comutare	6.1.6. Mecanism de cuplare și echipament de remorcare	9.1.1. Uși de intrare și ieșire	1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocului	4.2.3. Conformitate cu cerințele	6.1.7. Transmisie	9.1.2. Ieșiri de urgență	1.1.19. Frâna de încetinire (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie)	4.3. Lămpi de stop	6.1.8. Suport motor	9.2. Sisteme de dezaburire și de degivrare	1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii	4.3.1. Stare și funcționare	6.1.9. Performanța motorului	9.3. Sisteme de ventilație și de încălzire	1.1.21. Sistem de frânare complet	4.3.2. Comutare	6.2. Cabină conducător auto și caroserie	9.4. Scaune	1.1.22. Racorduri diagnoză	4.3.3. Conformitate cu cerințele	6.2.1. Stare	9.4.1. Scaune pentru călători	1.1.23. Frânare inerțială	4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avarie	6.2.2. Montare	9.4.2. Scaunul conducătorului auto	1.2. Performanța și eficiența franei de serviciu	4.4.1. Stare și funcționare	6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor	9.5. Iluminat interior și dispozitiv de ghidare	1.2.1. Performanță	4.4.2. Comutare	6.2.4. Podea	9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare	1.2.2. Eficiență	4.4.3. Conformitate cu cerințele	6.2.5. Scaunul conducătorului auto	9.7. Scări și trepte	1.3. Performanța și eficiența franei secundare (de urgență)	4.4.4. Frecvență semnal luminos	6.2.6. Alte scaune	9.8. Sistem de comunicare cu călătorii	1.3.1. Performanță	4.5. Lămpi de ceață față și spate	6.2.7. Comenzi de conducere	9.9. Notificări	1.3.2. Eficiență	4.5.1. Stare și funcționare	6.2.8. Treptele cabinei	9.10. Cerințe privind transportul copiilor	1.4. Performanța și eficiența franei de staționare	4.5.2. Aliniere	6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare	9.10.1. Ușile	1.4.1. Performanță	4.5.3. Comutare	6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmproscare .	9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale	1.4.2. Eficiență	4.5.4. Conformitate cu cerințele	7. ALTE ECHIPAMENTE	9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă	1.5. Performanța franei de încetinire	4.6. Lămpi de marșarier	7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere	9.11.1. Uși, rampe și lifturi	1.6. Sistem de frânare cu antiblocare	4.6.1. Stare și funcționare	7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant	1.7. Sistem electronic de frânare (EBS)	4.6.2. Conformitate cu cerințele	7.1.2. Starea centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale.	1.8. Lichid de frână.	4.6.3. Comutare	7.1.3. Dispozitiv limitator al sarcinii centurilor de siguranță		2. DIRECȚIE	4.7. Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate	7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare		2.1. Stare mecanică	4.7.1. Stare și funcționare	7.1.5. Airbaguri		2.1.1. Starea mecanismului de direcție	4.7.2. Conformitate cu cerințele	7.1.6. Sisteme SRS			
5.	PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIIE	6.1.7. Transmisie	7.5. Trusă de prim ajutor	9.1. Ușile																																																																																																																																																																																																																											
5.1.	Punți	6.1.8. Suport motor	7.6. Cale de roată (prisme)	9.1.1. Uși de intrare și ieșire																																																																																																																																																																																																																											
5.1.1.	Punți	6.1.9. Performanța motorului	7.7. Dispozitive de avertizare acustică	9.1.2. Ieșiri de urgență																																																																																																																																																																																																																											
5.1.2.	Fuzete	6.2.1. Stare	7.8. Vitezometru	9.2. Sisteme de dezaburire și de degivrare																																																																																																																																																																																																																											
5.1.3.	Rulmenți roată	6.2.2. Montare	7.9. Tahograf	9.3. Sisteme de ventilație și de încălzire																																																																																																																																																																																																																											
5.2.	Janțe și anvelope	6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor	7.10. Dispozitiv limitator de viteză	9.4. Scaune																																																																																																																																																																																																																											
5.2.1.	Butuc	6.2.4. Podea	7.11. Odometru	9.4.1. Scaune pentru călători																																																																																																																																																																																																																											
5.2.2.	Janțe	6.2.5. Scaunul conducătorului auto	7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC)	9.4.2. Scaunul conducătorului auto																																																																																																																																																																																																																											
5.2.3.	Anvelope	6.2.6. Alte scaune	ELEMENTE POLUANTE	9.5. Iluminat interior și dispozitiv de ghidare																																																																																																																																																																																																																											
5.3.	Sistemul de suspensie	6.2.7. Comenzi de conducere	8.1. Sistem de eliminare a zgomotului	9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare																																																																																																																																																																																																																											
5.3.1.	Arcuri și stabilizatori	6.2.8. Treptele cabinei	8.2. Gaze de evacuare	9.7. Scări și trepte																																																																																																																																																																																																																											
5.3.2.	Amortizoare	6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare	8.2.1. Emisiile motoarelor cu aprindere prin scântee	9.8. Sistem de comunicare cu călătorii																																																																																																																																																																																																																											
5.3.3.	Tuburi pentru arborele cardanic, brate suspensie dreapta față, brat triunghiular și brate suspensie	6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmproscare	8.2.2. Emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie	9.9. Notificări																																																																																																																																																																																																																											
5.3.4.	Articulațiile suspensiei	7. ALTE ECHIPAMENTE	8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	9.10. Ușile																																																																																																																																																																																																																											
5.3.5.	Suspensie pneumatică	7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere	8.2.2.2. Echipament de control al gazelor de evacuare	9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale																																																																																																																																																																																																																											
6.	ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU	7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	8.2.2.2. Opacitate	9.11. Cerințe privind transportul copiilor																																																																																																																																																																																																																											
6.1.	Șasiu sau cadru și accesorii	7.1.2. Starea centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	8.4. Alte elemente legate de mediu	9.10.1. Ușile																																																																																																																																																																																																																											
6.1.1.	Stare generală	7.1.3. Dispozitiv limitator al sarcinii centurilor de siguranță	8.4.1. Scurgeri de lichide	9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale																																																																																																																																																																																																																											
6.1.2.	Țevi de evacuare și amortizoare de zgomot	7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare	9. INSPECȚII SUPPLEMENTARE PRIVIND VEHICULELE DE TRANSPORT DE CĂLĂTORI DIN CATEGORIILE M₂; M₃	9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă																																																																																																																																																																																																																											
6.1.3.	Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)	7.1.5. Airbaguri		9.11.1. Uși, rampe și lifturi																																																																																																																																																																																																																											
6.1.4.	Bară de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate	7.1.6. Sisteme SRS		9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant																																																																																																																																																																																																																											
6.1.5.	Suport pentru roata de rezervă	7.2. Stingător		9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale.																																																																																																																																																																																																																											
6.1.6.	Mecanism de cuplare și echipament de remorcare	7.3. Încălțori și dispozitiv antifurt																																																																																																																																																																																																																													
		7.4. Triunghi reflectorizant																																																																																																																																																																																																																													
leviere și conexiuni, tije de acționare	gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi	6.1.4. Bară de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate	CATEGORIILE M₂; M₃																																																																																																																																																																																																																												
1.1.16. Servomotoare frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	4.2.1. Stare și funcționare	6.1.5. Suport pentru roata de rezervă	9.1. Ușile																																																																																																																																																																																																																												
1.1.17. Regulator automat al frânării în funcție de sarcină	4.2.2. Comutare	6.1.6. Mecanism de cuplare și echipament de remorcare	9.1.1. Uși de intrare și ieșire																																																																																																																																																																																																																												
1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocului	4.2.3. Conformitate cu cerințele	6.1.7. Transmisie	9.1.2. Ieșiri de urgență																																																																																																																																																																																																																												
1.1.19. Frâna de încetinire (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie)	4.3. Lămpi de stop	6.1.8. Suport motor	9.2. Sisteme de dezaburire și de degivrare																																																																																																																																																																																																																												
1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii	4.3.1. Stare și funcționare	6.1.9. Performanța motorului	9.3. Sisteme de ventilație și de încălzire																																																																																																																																																																																																																												
1.1.21. Sistem de frânare complet	4.3.2. Comutare	6.2. Cabină conducător auto și caroserie	9.4. Scaune																																																																																																																																																																																																																												
1.1.22. Racorduri diagnoză	4.3.3. Conformitate cu cerințele	6.2.1. Stare	9.4.1. Scaune pentru călători																																																																																																																																																																																																																												
1.1.23. Frânare inerțială	4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avarie	6.2.2. Montare	9.4.2. Scaunul conducătorului auto																																																																																																																																																																																																																												
1.2. Performanța și eficiența franei de serviciu	4.4.1. Stare și funcționare	6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor	9.5. Iluminat interior și dispozitiv de ghidare																																																																																																																																																																																																																												
1.2.1. Performanță	4.4.2. Comutare	6.2.4. Podea	9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare																																																																																																																																																																																																																												
1.2.2. Eficiență	4.4.3. Conformitate cu cerințele	6.2.5. Scaunul conducătorului auto	9.7. Scări și trepte																																																																																																																																																																																																																												
1.3. Performanța și eficiența franei secundare (de urgență)	4.4.4. Frecvență semnal luminos	6.2.6. Alte scaune	9.8. Sistem de comunicare cu călătorii																																																																																																																																																																																																																												
1.3.1. Performanță	4.5. Lămpi de ceață față și spate	6.2.7. Comenzi de conducere	9.9. Notificări																																																																																																																																																																																																																												
1.3.2. Eficiență	4.5.1. Stare și funcționare	6.2.8. Treptele cabinei	9.10. Cerințe privind transportul copiilor																																																																																																																																																																																																																												
1.4. Performanța și eficiența franei de staționare	4.5.2. Aliniere	6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare	9.10.1. Ușile																																																																																																																																																																																																																												
1.4.1. Performanță	4.5.3. Comutare	6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmproscare .	9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale																																																																																																																																																																																																																												
1.4.2. Eficiență	4.5.4. Conformitate cu cerințele	7. ALTE ECHIPAMENTE	9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă																																																																																																																																																																																																																												
1.5. Performanța franei de încetinire	4.6. Lămpi de marșarier	7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere	9.11.1. Uși, rampe și lifturi																																																																																																																																																																																																																												
1.6. Sistem de frânare cu antiblocare	4.6.1. Stare și funcționare	7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant																																																																																																																																																																																																																												
1.7. Sistem electronic de frânare (EBS)	4.6.2. Conformitate cu cerințele	7.1.2. Starea centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale.																																																																																																																																																																																																																												
1.8. Lichid de frână.	4.6.3. Comutare	7.1.3. Dispozitiv limitator al sarcinii centurilor de siguranță																																																																																																																																																																																																																													
2. DIRECȚIE	4.7. Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate	7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare																																																																																																																																																																																																																													
2.1. Stare mecanică	4.7.1. Stare și funcționare	7.1.5. Airbaguri																																																																																																																																																																																																																													
2.1.1. Starea mecanismului de direcție	4.7.2. Conformitate cu cerințele	7.1.6. Sisteme SRS																																																																																																																																																																																																																													
ANEXA V. FORMULAR STANDARD PENTRU RAPORTAREA CĂTRE COMISIE Formularul standard trebuie întocmit într-un format care să poată fi prelucrat prin mijloace informatice și trebuie transmis prin mijloace electronice utilizând softuri birotice standard. Fiecare stat membru întocmește:	Anexa nr. 5 FORMULAR STANDARD PENTRU RAPORTAREA CĂTRE COMISIE Formularul standard trebuie întocmit într-un format care să poată fi prelucrat prin mijloace informatice și trebuie transmis prin mijloace electronice utilizând softuri birotice standard.		Compatibil																																																																																																																																																																																																																												

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

Tabel sintetic al tuturor controalelor (inițiale și mai detaliate)													
Statul membru raportor:				Perioada de raportare				anul [X]		până în		anul [X+1]	
Categorie vehiculul:				N ₂	N ₃	M ₂	M ₃	O ₃	O ₄	T ₅	Alte categorii (opțional)	Total	
Țara de înmatriculare				Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme (*)	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme
Belgia													
Bulgaria													
Republica Cehă													
Danemarca													
Germania													
Estonia													
Irlanda													
Grecia													
Spania													
Franța													
Croatia													
Italia													
Cipru													
Letonia													
Lituania													
Categorie vehiculul:				N ₂	N ₃	M ₂	M ₃	O ₃	O ₄	T ₅	Alte categorii (opțional)	Total	
Țara de înmatriculare				Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme (*)	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme
Luxemburg													
Ungaria													
Maltă													
Țările de Jos													
Austria													
Polonia													
Portugalia													
România													
Slovenia													
Slovacia													
Finlanda													
Suedia													
Regatul Unit													
Albania													
Andorra													
Armenia													
Azerbaidjan													

Fiecare stat membru întocmește:

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

Tabel sintetic al tuturor controalelor (inițiale și mai detaliate)													
Statul raportor:				Perioada de raportare:				Anul		Până la:		Anul	
Categorie de vehicul				N ₂	N ₃	M ₂	M ₃	O ₃	O ₄	T ₅	Alte categorii (opțional)	Total	
Țara de înmatriculare				Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor neconforme
Belgia													
Bulgaria													
Republica Cehă													
Danemarca													
Germania													
Estonia													
Irlanda													
Grecia													
Spania													
Franța													
Croatia													
Italia													
Cipru													
Letonia													
Lituania													
Luxemburg													
Ungaria													
Maltă													
Țările de Jos													
Austria													
Polonia													
Portugalia													
România													
Slovenia													
Slovacia													
Finlanda													
Suedia													
Regatul Unit													
Albania													
Andorra													
Armenia													
Azerbaidjan													
Belarus													
Bosnia și Herțegovina													
Georgia													
Kazakhstan													
Liechtenstein													
Macao													
Moldova													
Montenegro													
Norvegia													
Republica Moldova													
Federația Rusă													
San Marino													
Serbia													
Elveția													
Tadjikistan													
Turcia													
Turkmenistan													
Ucraina													
Uzbekistan													
Vatra Republicii Macedonice a Republicii													
Alte țări terțe (precizări)													

Notă: Vehicule neconforme cu deficiențe grave sau periculoase se vor nota în conformitate cu anexa IV.

Rezultatele controalelor mai detaliate

Statul membru raportor:

de exemplu, Belgia

Numele statului membru raportor

Tara de inmatriculare:

de exemplu, Bulgaria

PERIOADA: de la

01/anul [x]

până la

12/anul [x+1]

Numele țării de înmatriculare a vehicului

Categoria vehiculului:

N ₂	N ₁	M ₂	M ₁	O ₂	O ₁	T5	Alte categorii (opțional)	Total
Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme (*)	Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme	Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme	Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme	Numerul vehiculelor controlate

Detalierea defecțiunilor

	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform	Verificat	Neconform
0. identificare																
1. Sistemul de frânare																
2. Direcție																
3. Viabilitate																
4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric																
5. Punți, jante, amortizoare, suspensie																
6. Șasiu și accesorii șasiu																

Categoria vehiculului:

N ₂	N ₁	M ₂	M ₁	O ₂	O ₁	T5	Alte categorii (opțional)	Total
Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme (*)	Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme	Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme	Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme	Numerul vehiculelor controlate

7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitive limitatoare de viteză

8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei

9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M₂/M₃

10. Arimarea înregistrării

Detalii ale defecțiunilor (suplimentar)

1.1.1.																
1.1.2.																
...																
2.1.1.																

Rezultatele controalelor mai detaliate

Statul raportor:

Republica Moldova

Tara de inmatriculare:

PERIOADA: De la:

01/anul [X]

Până la:

12/[X+1]

Numele țării de înmatriculare a vehicului

Categoria de vehicul

N ₂	N ₁	M ₂	M ₁	O ₂	O ₁	T ₂	Alte categorii (opțional)	Total
Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme (*)	Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme	Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme	Numerul vehiculelor controlate	Numerul vehiculelor neconforme	Numerul vehiculelor controlate

Detalierea defecțiunilor:

0. Identificare	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat	Verificat
1. Sistem de frânare																
2. Direcție																
3. Viabilitate																
4. Echipament de iluminat și sistemul electric																
5. Punți, jante, amortizoare, suspensie																
6. Șasiu și accesorii șasiu																
7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitive limitatoare de viteză																
8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei																
9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M ₂ /M ₃																

10. Arimarea înregistrării

Detalii ale defecțiunilor (suplimentare)

1.1.1.																
1.1.2.																
2.1.1.																
2.1.2.																
3.1.																
3.2.																
20.4.2.																
30.																
Număr total al neconformităților																

Notă: Vehicule neconforme cu deficiențe grave sau periculoase se vor nota în conformitate cu anexa IV.

Categoriya vehiculului:	N ₁		N ₂		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T3		Alte categorii (opcionale)		Total	
	Numărul vehiculelor controlate (1)	Numărul vehiculelor conform formei	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor conform formei	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor conform formei	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor conform formei	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor conform formei	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor conform formei	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor conform formei	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor conform formei	Numărul vehiculelor controlate	Numărul vehiculelor conform formei
	Verificat	Necofor-m	Verificat	Necofor-m	Verificat	Necofor-m	Verificat	Necofor-m	Verificat	Necofor-m	Verificat	Necofor-m	Verificat	Necofor-m	Verificat	Necofor-m	Verificat	Necofor-m
2.1.2.																		
...																		
3.1.																		
3.2.																		
...																		
20.6.2.																		
30.																		
Numărul total al neconformităților																		

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

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1. A. Titlul actului UE: Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2205 al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic. Text cu relevanță pentru SEE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (CELEX: 32017R2205:RO:TXT).			
2. Titlul proiectului de act normativ național: Proiect de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale			
3. Gradul general de compatibilitate: Compatibil			
4. Autoritatea / persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale			
5. Data întocmirii / actualizării: 28.01.2026			
6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observații
Articolul 1 Obiect Prezentul regulament stabilește normele aplicabile notificării rezultatelor unui control tehnic în trafic (RSI) al vehiculelor comerciale care prezintă deficiențe majore sau periculoase comunicate prin intermediul sistemului RSI menționat la articolul 3	1. Regulamentul privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale (în continuare – <i>Regulament</i>) stabilește cerințe minime pentru controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale și stabilește normele aplicabile notificării rezultatelor unui control tehnic în trafic (<i>în continuare - RSI</i>) al vehiculelor comerciale care prezintă deficiențe majore sau periculoase comunicate prin intermediul sistemului RSI menționat la pct. 10, care circulă pe teritoriul Republicii Moldova, cu scopul îmbunătățirii siguranței circulației și a protecției mediului.	Compatibil	
Articolul 2 Definiții Pe lângă definițiile prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480, în sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:	3.16. <i>mesaj RSI</i> - înseamnă mesajul de notificare în urma unui control tehnic în trafic mai detaliat menționat la pct. 18, transmis prin intermediul sistemului RSI sau al unei alte rețele securizate într-un format structurat, astfel cum se prevede în anexa nr. 4;	Compatibil	

1. „mesaj RSI” înseamnă mesajul de notificare în urma unui control tehnic în trafic mai detaliat menționat la articolul 10 alineatul (3) din Directiva 2014/47/UE, transmis prin intermediul sistemului RSI sau al unei alte rețele securizate într-un format structurat, astfel cum se prevede în anexa la prezentul regulament; 2. „raport RSI mai detaliat” înseamnă documentul emis după un control în trafic mai detaliat menționat la articolul 16 alineatul (2) din Directiva 2014/47/UE; 3. „stat membru de înmatriculare” înseamnă statul membru în care este înmatriculat vehiculul sau, în cazurile în care vehiculul nu face obiectul înmatriculării în temeiul legislației naționale, în care este pus în circulație.	3.17. <i>raport RSI mai detaliat</i> - înseamnă documentul emis după un control în trafic mai detaliat menționat la pct. 37; 3.18. <i>stat membru de înmatriculare</i> - reprezintă statul membru în care este înmatriculat vehiculul sau în cazurile în care vehiculul nu face obiectul înmatriculării în temeiul legislației naționale, în care este pus în circulație.		
Articolul 3 Sistemul RSI (1) Comisia instituie un sistem de mesagerie (sistemul RSI) utilizând arhitectura sistemică a sistemului de mesagerie al Registrului european al întreprinderilor de transport rutier în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480. Sistemul RSI facilitează îndeplinirea obligației de notificare stabilite la articolul 18 alineatul (1) din Directiva 2014/47/UE. (2) Sistemul RSI îndeplinește specificațiile tehnice prevăzute în anexa I, în anexa III punctele 1 și 2, în anexele V, VI și VII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480 și în anexa la prezentul regulament.	10. Pentru a facilita realizarea notificării stabilite la pct. 40, autoritatea competentă realizează schimbul de informații cu alte state printr-un sistem de mesagerie (sistemul RSI) utilizând arhitectura sistemică a sistemului de mesagerie al Registrului european al întreprinderilor de transport rutier. Cerințe minime privind conținutul mesajelor XML în cadrul sistemului prevăzute în anexa nr. 6.	Compatibil	
Articolul 4 Notificarea (1) Punctul de contact din statul membru care a efectuat controlul tehnic în trafic notifică fără întârziere statului membru de înmatriculare rezultatele controlului. (2) Statul membru care efectuează controlul tehnic în trafic realizează notificarea către statul membru de înmatriculare utilizând sistemul RSI, în conformitate cu cerințele procedurale și tehnice prevăzute în anexă.	38. Inspectorul comunică autorității competente rezultatele controalelor tehnice în trafic mai detaliate la sfârșitul zilei (schimbului) de muncă în care s-a realizat inspecția respectivă. Autoritatea competentă păstrează aceste informații în conformitate cu legislația privind protecția datelor cu caracter personal timp de cel puțin 36 de luni de la data primirii lor. 30. În cazul vehiculelor înmatriculate în Republica Moldova, inspectorul poate decide ca vehiculul să fie supus unei inspecții tehnice complete, într-un termen specificat. În cazul vehiculelor înmatriculate într-un alt stat, autoritatea competentă va solicita autorității competente din statul respectiv, prin intermediul	Compatibil	

	punctelor de contact, să efectueze o nouă inspecție tehnică a acestui vehicul. În cazul când vehiculul este înmatriculat într-un stat membru al Uniunii Europene, notificarea către statul membru de înmatriculare se poate efectua utilizând sistemul RSI, în conformitate cu cerințele procedurale și tehnice prevăzute în anexa nr. 6.		
Articolul 5 Intrare în vigoare și aplicare Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 30 iunie 2020. Cu toate acestea, articolul 4 alineatul (1) se aplică de la 20 mai 2018.		Prevedere UE neaplicabilă	
ANEXĂ Cerințe minime privind conținutul mesajelor XML 1. Antet Toate mesajele XML schimbate cu sistemul au același antet pentru a identifica expeditorul, destinatarul, data și ora expedierii, precum și aceleași informații tehnice.	Anexa nr. 6 CERINȚE MINIME PRIVIND CONȚINUTUL MESAJELOR XML 1. Antet Toate mesajele XML schimbate cu sistemul au același antet pentru a identifica expeditorul, destinatarul, data și ora expedierii, precum și aceleași informații tehnice.	Compatibil	

Common Header (Antet comun)		Obligatoriu
Version (Versiune)	Versiunea oficială a specificațiilor XML va fi specificată prin <i>namespace</i> (spațiu de nume) definit în fișierul de definiție a schemei XML al mesajului (XSD) și în atributul <i>version</i> (versiune) din elementul de antet al oricărui mesaj XML. Numărul versiunii („n.m”) va fi definit ca valoare fixă la fiecare lansare a XSD.	Da
Test Identifier (Identificator de testare)	ID opțional pentru testare. Inițiatorul testului va completa ID-ul, iar toți ceilalți participanți la fluxul de lucru vor redirecționa/returna același ID. În producție, acesta trebuie ignorat și nu va fi folosit dacă este furnizat.	Nu
Technical Identifier (Identificator tehnic)	Un UUID care identifică în mod unic fiecare mesaj. Expeditorul generează un UUID și completează acest atribut. Această informație nu se utilizează în niciun scop legat de activități economice.	Da
Workflow Identifier (Identificator al fluxului de lucru)	Identificatorul fluxului de lucru este un UUID și trebuie generat de statul membru solicitant. Acest ID este apoi utilizat în toate mesajele pentru a corela fluxul de lucru.	Da
Sent At (Transmis la)	Data și ora, în format UTC (ora universală coordonată), la care a fost transmis mesajul.	Da
Timeout (Timpul a expirat)	Acesta este un atribut opțional în ceea ce privește data și ora (în format UTC). Această valoare va fi stabilită numai de către hub pentru solicitările redirecționate. Acesta va informa statul membru respondent cu privire la ora la care va expira solicitarea. Utilizarea sa este opțională, astfel încât să se poată folosi aceeași definiție de antet pentru toate tipurile de mesaje, indiferent dacă este necesar sau nu atributul „Timeout”. NU SE UTILIZEAZĂ, întrucât trimitem doar notificări și nu se așteaptă răspuns.	Nu
From (De la)	Codul ISO 3166-1 alfa 2 al statului membru care transmite mesajul sau „UE” („UE” se utilizează la expedierea mesajelor de eroare din hub).	Da
To (Către)	Codul ISO 3166-1 alfa 2 al statului membru căruia i se trimite mesajul sau „UE” („UE” se utilizează la expedierea mesajelor de eroare către hub).	Da

2. Raport mai detaliat

Dacă se comunică rezultatul unui control tehnic în trafic mai detaliat, mesajul RSI și mesajul de confirmare a primirii expediat automat se vor alcătui după cum urmează.

În scopul de a se facilita notificarea, lista de verificare inclusă în anexa IV, motivele respingerii și evaluarea deficiențelor prevăzute în anexa II la Directiva 2014/47/UE se includ în mesajul RSI sub formă de conținut opțional.

Mesajul RSI se expediază întotdeauna de către statul membru unde are loc controlul către statul membru de înmatriculare. Recepționarea mesajului RSI nu poate fi refuzată.

Common Header (Antet comun)		Obligatoriu
Version (Versiune)	Versiunea oficială a specificațiilor XML va fi specificată prin <i>namespace</i> (spațiu de nume) definit în fișierul de definiție a schemei XML al mesajului (XSD) și în atributul <i>version</i> (versiune) din elementul de antet al oricărui mesaj XML. Numărul versiunii („n.m”) va fi definit ca valoare fixă la fiecare lansare a XSD.	Da
Test Identifier (Identificator de testare)	ID opțional pentru testare. Inițiatorul testului va completa ID-ul, iar toți ceilalți participanți la fluxul de lucru vor redirecționa/returna același ID. În producție, acesta trebuie ignorat și nu va fi folosit dacă este furnizat.	Nu
Technical Identifier (Identificator tehnic)	Un UUID care identifică în mod unic fiecare mesaj. Expeditorul generează un UUID și completează acest atribut. Această informație nu se utilizează în niciun scop legat de activități economice.	Da
Workflow Identifier (Identificator al fluxului de lucru)	Identificatorul fluxului de lucru este un UUID și trebuie generat de statul membru solicitant. Acest ID este apoi utilizat în toate mesajele pentru a corela fluxul de lucru.	Da
Sent At (Transmis la)	Data și ora, în format UTC (ora universală coordonată), la care a fost transmis mesajul.	Da
Timeout (Timpul a expirat)	Acesta este un atribut opțional în ceea ce privește data și ora (în format UTC). Această valoare va fi stabilită numai de către hub pentru solicitările redirecționate. Acesta va informa statul membru respondent cu privire la ora la care va expira solicitarea. Utilizarea sa este opțională, astfel încât să se poată folosi aceeași definiție de antet pentru toate tipurile de mesaje, indiferent dacă este necesar sau nu atributul „Timeout”. NU SE UTILIZEAZĂ, întrucât trimitem doar notificări și nu se așteaptă răspuns.	Nu
From (De la)	Codul ISO 3166-1 alfa 2 al statului membru care transmite mesajul sau „UE” („UE” se utilizează la expedierea mesajelor de eroare din hub).	Da
To (Către)	Codul ISO 3166-1 alfa 2 al statului membru căruia i se trimite mesajul sau „UE” („UE” se utilizează la expedierea mesajelor de eroare către hub).	Da

2. Raport mai detaliat

Dacă se comunică rezultatul unui control tehnic în trafic mai detaliat, mesajul RSI și mesajul de confirmare a primirii expediat automat se vor alcătui după cum urmează.

În scopul de a se facilita notificarea, lista de verificare inclusă în anexa nr. 4, motivele respingerii și evaluarea deficiențelor prevăzute în anexa nr. 2, se includ în mesajul RSI sub formă de conținut opțional.

Mesajul RSI se expediază întotdeauna de către statul membru unde are loc controlul către statul membru de înmatriculare. Recepționarea mesajului RSI nu poate fi refuzată.

Mesajul de confirmare a primirii servește pentru a confirma primirea mesajului de notificare.

Solicitare de notificare RSI		Obligatorie
<i>Business Case Identifier</i> (Identificator de caz)	Este vorba despre un număr de serie sau de referință care identifică fiecare caz în parte. Ar putea fi utilizat un ID al cazului pentru a se putea stabili o legătură atunci când se utilizează mai mult de un flux de mesaje pentru a se trata același caz, de exemplu, atunci când se trimite o notificare inițială și ulterior se trimite o notificare mai detaliată, ambele legate de același caz. (Text)	Da
<i>Sending Authority</i> (Autoritatea expeditoare)	Autoritatea competentă care emite mesajul RSI. (Text)	Da
<i>RSI Details</i> (Detalii despre RSI)		Da
<i>RSI Identifier</i> (Identificator RSI)	ID unic al RSI în statul membru unde are loc controlul. Facilitează comunicarea și permite statului membru de înmatriculare să solicite mai multe detalii statului membru unde are loc controlul, care îl poate utiliza pentru a efectua căutări în baza sa de date. (Text)	Nu
<i>Location</i> (Loc)	Locul în care a avut loc RSI. Pot fi coordonate precise, municipalitatea, orașul, etc. (Text)	Da
<i>Date/Time</i> (Data/ora)	Data RSI în format ISO 8601 UTC (AAA-LL-ZZThh:mm:ssZ)	Da
<i>Inspector</i> (Inspector)	Numele agentului de control, al inspectorului sau al autorității care a efectuat RSI. (Text)	Da
<i>Vehicle Details</i> (Datele vehiculului)		Da
<i>Category</i> (Categorie)	Categoria de vehicule. — N2 (3,5-12 t) — N3 (peste 12 t) — O3 (3,5-12 t) — O4 (peste 10 t) — M2 (> 9 locuri până la 5 t)	Da

Mesajul de confirmare a primirii servește pentru a confirma primirea mesajului de notificare.

Solicitare de notificare RSI		Obligatorie
<i>Business Case Identifier</i> (Identificator de caz)	Este vorba despre un număr de serie sau de referință care identifică fiecare caz în parte. Ar putea fi utilizat un ID al cazului pentru a se putea stabili o legătură atunci când se utilizează mai mult de un flux de mesaje pentru a se trata același caz, de exemplu, atunci când se trimite o notificare inițială și ulterior se trimite o notificare mai detaliată, ambele legate de același caz. (Text)	Da
<i>Sending Authority</i> (Autoritatea expeditoare)	Autoritatea competentă care emite mesajul RSI. (Text)	Da
<i>RSI Details</i> (Detalii despre RSI)		Da
<i>RSI Identifier</i> (Identificator RSI)	ID unic al RSI în statul membru unde are loc controlul. Facilitează comunicarea și permite statului membru de înmatriculare să solicite mai multe detalii statului membru unde are loc controlul, care îl poate utiliza pentru a efectua căutări în baza sa de date. (Text)	Nu
<i>Location</i> (Loc)	Locul în care a avut loc RSI. Pot fi coordonate precise, municipalitatea, orașul, etc. (Text)	Da
<i>Date/Time</i> (Data/ora)	Data RSI în format ISO 8601 UTC (AAA-LL-ZZThh:mm:ssZ)	Da
<i>Inspector</i> (Inspector)	Numele agentului de control, al inspectorului sau al autorității care a efectuat RSI. (Text)	Da
<i>Vehicle Details</i> (Datele vehiculului)		Da
<i>Category</i> (Categorie)	Categoria de vehicule. — N2 (3,5-12 t) — N3 (peste 12 t) — O3 (3,5-12 t) — O4 (peste 10 t) — M2 (> 9 locuri până la 5 t)	Da

	— M3 (> 9 locuri peste 5 t) — T5 — T1b — T2b — T3b — T4.1b — T4.2b — T4.3b — Altă categorie de vehicule (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element)			
Other category (Altă categorie)	A se preciza o altă categorie: — M1, N1, O1, O2, T1a, T2a, T3a, T4a, T4.1a, T4.2a, T4.3a, C, R1a, R1b, R2a, R2b, R3a, R3b, R4a, R4b, S1a, S1b, S2a, S2b, L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element, numai dacă se alege „Alta”, dar nu este obligatoriu)	Nu		
Registration (Înmatriculare)	Numărul de înmatriculare al vehiculului. (Text)	Da		
VIN	Numărul de identificare al vehiculului. (Text)	Da		
Odometer (Odometru)	Indicația odometrului vehiculului în momentul în care se efectuează RSL. IMPORTANT: Dacă este instalat un odometru, acest câmp trebuie completat; în caz contrar introduceți valoarea „0”. (Număr)	Da		
Transport Undertaking/Holder Details (Datele întreprinderii de transport/titularului)		Da (trebuie completat unul dintre cele două câmpuri, întreprindere sau titular)		
Transport Undertaking (Întreprinderea de transport)		Da (numai dacă este vorba despre întreprindere)		
Undertaking Name (Denumirea întreprinderii)	Denumirea întreprinderii de transport. (Text)	Da		
Undertaking Address (Adresa întreprinderii)	Adresa întreprinderii de transport (adresa, codul poștal, orașul, țara). (Text)	Da		
Undertaking Community Licence (Licența comunitară a întreprinderii)	Numărul licenței comunitare [conform Regulamentelor (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009] IMPORTANT: Dacă se cunoaște numărul licenței comunitare, acesta trebuie introdus. (Text)	Da		

	— M3 (> 9 locuri peste 5 t) — T5 — T1b — T2b — T3b — T4.1b — T4.2b — T4.3b — Altă categorie de vehicule (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element)			
Other category (Altă categorie)	A se preciza o altă categorie: — M1, N1, O1, O2, T1a, T2a, T3a, T4a, T4.1a, T4.2a, T4.3a, C, R1a, R1b, R2a, R2b, R3a, R3b, R4a, R4b, S1a, S1b, S2a, S2b, L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element, numai dacă se alege „Alta”, dar nu este obligatoriu)	Nu		
Registration (Înmatriculare)	Numărul de înmatriculare al vehiculului. (Text)	Da		
VIN	Numărul de identificare al vehiculului. (Text)	Da		
Odometer (Odometru)	Indicația odometrului vehiculului în momentul în care se efectuează RSL. IMPORTANT: Dacă este instalat un odometru, acest câmp trebuie completat; în caz contrar introduceți valoarea „0”. (Număr)	Da		
Transport Undertaking/Holder Details (Datele întreprinderii de transport/titularului)		Da (trebuie completat unul dintre cele două câmpuri, întreprindere sau titular)		
Transport Undertaking (Întreprinderea de transport)		Da (numai dacă este vorba despre întreprindere)		
Undertaking Name (Denumirea întreprinderii)	Denumirea întreprinderii de transport. (Text)	Da		
Undertaking Address (Adresa întreprinderii)	Adresa întreprinderii de transport (adresa, codul poștal, orașul, țara). (Text)	Da		
Undertaking Community Licence (Licența comunitară a întreprinderii)	Numărul licenței comunitare [conform Regulamentelor (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009] IMPORTANT: Dacă se cunoaște numărul licenței comunitare, acesta trebuie introdus. (Text)	Da		

	(6) Șasiu și accesorii șasiu (7) Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză (8) Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei (9) Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M2 și M3 (10) Arimarea încărcăturii (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element)	
Failed? (Respins?)	Pentru fiecare Checked item (element controlat) rezultatul controlului (Admis/Respins): Adevărat dacă este „Respins” (Adevărat/Fals)	Da
	<i>Checked item detail (Detaliu privind elementul controlat)</i> (Dacă rezultatul este „Respins”, pentru fiecare element controlat se repetă această secțiune pentru fiecare deficiență constatată)	Nu (Doar dacă rezultatul este „Respins”, dar nu este obligatoriu să se indice mai multe detalii)
	<i>Reason for failure (Motivul respingerii)</i> Pentru fiecare element controlat (Checked item) care este respins (Failed), detaliile defecțiunilor conform definiției din anexa II la Directiva 2014/47/UE. Elementele din listă: — 0.1.a IDENTIFICAREA VEHICULULUI > Plăcuțele cu numărul de înmatriculare (dacă sunt obligatorii) > Plăcuță (plăcuțe) de înmatriculare absentă (absente) sau fixată (fixate) atât de nesigur încât riscă să cadă. — 1.1.1.a SISTEMUL DE FRÂNARE > Starea mecanică și funcționare > Pivotal pedalei frânei de serviciu/axul levierului manual > Pivotal prea strâns. — 6.2.5.a.1 ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU > Cabină conducător auto și caroserie > Scaunul conducătorului auto > Scaun cu structură defectă. — Etc. (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element, dacă există mai mult de o deficiență, această subsecțiune se repetă pentru fiecare dintre ele) Nu se indică evaluarea deficienței, aceasta este cunoscută în conformitate cu anexa II la Directiva 2014/47/UE. IMPORTANT: În anexa II, unele motive ale respingerii nu sunt numerotate, de exemplu, pentru 6.2.5.a există două opțiuni, iar pentru a se ști la care ne referim, acestea se numără în sistem cu 1 și 2.	Da
	<i>Rectified? (Remediată?)</i> Deficiența a fost remediată în statul membru unde are loc controlul? Adevărat = Da (Adevărat/Fals)	Nu

	(6) Șasiu și accesorii șasiu (7) Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză (8) Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei (9) Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M2 și M3 (10) Arimarea încărcăturii (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element)	
Failed? (Respins?)	Pentru fiecare Checked item (element controlat) rezultatul controlului (Admis/Respins): Adevărat dacă este „Respins” (Adevărat/Fals)	Da
	<i>Checked item detail (Detaliu privind elementul controlat)</i> (Dacă rezultatul este „Respins”, pentru fiecare element controlat se repetă această secțiune pentru fiecare deficiență constatată)	Nu (Doar dacă rezultatul este „Respins”, dar nu este obligatoriu să se indice mai multe detalii)
	<i>Reason for failure (Motivul respingerii)</i> Pentru fiecare element controlat (Checked item) care este respins (Failed), detaliile defecțiunilor conform definiției din anexa II la Directiva 2014/47/UE. Elementele din listă: — 0.1.a IDENTIFICAREA VEHICULULUI > Plăcuțele cu numărul de înmatriculare (dacă sunt obligatorii) > Plăcuță (plăcuțe) de înmatriculare absentă (absente) sau fixată (fixate) atât de nesigur încât riscă să cadă. — 1.1.1.a SISTEMUL DE FRÂNARE > Starea mecanică și funcționare > Pivotal pedalei frânei de serviciu/axul levierului manual > Pivotal prea strâns. — 6.2.5.a.1 ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU > Cabină conducător auto și caroserie > Scaunul conducătorului auto > Scaun cu structură defectă. — Etc. (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element, dacă există mai mult de o deficiență, această subsecțiune se repetă pentru fiecare dintre ele) Nu se indică evaluarea deficienței, aceasta este cunoscută în conformitate cu anexa II la Directiva 2014/47/UE. IMPORTANT: În anexa II, unele motive ale respingerii nu sunt numerotate, de exemplu, pentru 6.2.5.a există două opțiuni, iar pentru a se ști la care ne referim, acestea se numără în sistem cu 1 și 2.	Da
	<i>Rectified? (Remediată?)</i> Deficiența a fost remediată în statul membru unde are loc controlul? Adevărat = Da (Adevărat/Fals)	Nu

Result of inspection (Rezultatul controlului)		Da		
Result of inspection (Rezultatul controlului)	Rezultatul RSI (Admis/Respins): Adevărat dacă este „Admis” (Adevărat/Fals)	Da		
Prohibition or Restriction (Interdicție sau Restricție)	Interdicție sau restricție de utilizare a vehiculului care prezintă deficiențe periculoase. (Adevărat/Fals)	Da		
PTI Requested? (Se solicită ITP?)	Statul membru unde are loc controlul solicită statului membru de înmatriculare să realizeze o inspecție tehnică periodică? Adevărat = Da (Adevărat/Fals)	Da		
RSI Notification Acknowledgement (Confirmarea de primire a notificării RSI) (Trimisă automat)		Obligatorie		
Status Code (Cod de stare)	Codul de stare al confirmării de primire. (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element)	Da		
Status Message (Mesaj de stare)	Eventuale observații privind codul stării. (Text)	Nu		
Result of inspection (Rezultatul controlului)		Da		
Result of inspection (Rezultatul controlului)	Rezultatul RSI (Admis/Respins): Adevărat dacă este „Admis” (Adevărat/Fals)	Da		
Prohibition or Restriction (Interdicție sau Restricție)	Interdicție sau restricție de utilizare a vehiculului care prezintă deficiențe periculoase. (Adevărat/Fals)	Da		
PTI Requested? (Se solicită ITP?)	Statul membru unde are loc controlul solicită statului membru de înmatriculare să realizeze o inspecție tehnică periodică? Adevărat = Da (Adevărat/Fals)	Da		
RSI Notification Acknowledgement (Confirmarea de primire a notificării RSI) (Trimisă automat)		Obligatorie		
Status Code (Cod de stare)	Codul de stare al confirmării de primire. (Listă de selecție, poate fi selectat un singur element)	Da		
Status Message (Mesaj de stare)	Eventuale observații privind codul stării. (Text)	Nu		



Nr.11-468 din 02.02.2026

Cancelaria de Stat

În conformitate cu prevederile pct. 197 al Regulamentului Guvernului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, se transmite spre înregistrare *proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale*, care urmează a fi examinat în cadrul ședinței secretarilor generali.

CERERE privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii (<i>indicația corespunzătoare sau remarca precum că proiectul este elaborat din inițiativa autorului</i>)	Proiectul este elaborat întru executarea prevederilor art. 8 lit. f) și art. 8 ¹ lit. c) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și vine să transpună în legislația națională prevederile Directivei 2014/47/UE și a Regulamentului de punere în aplicare 2017/2205/UE.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (<i>PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale</i>)	- Acțiunea nr. 58 din Programul Național de Aderare al Republicii Moldova la Uniunea Europeană (2025-2029), Clusterul 4, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Cancelaria de Stat (inclusiv Centrul de armonizare a legislației, Grupul de Lucru al Comisiei de Stat pentru

		Reglementarea Activității de Întreprinzător); - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Dorian Bacalov, Consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului rutier, tel. (022) 250614, dorian.bacalov@midr.gov.md
8.	Anexe (<i>proiectul actului care se solicită a fi înregistrat, nota informativă cu documentele de însoțire</i>)	- Proiectul hotărârii de Guvern; - Nota de Fundamentare; - Tabelele de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	
10.	Semnătura	

Secretar general

Angela ȚURCANU