

Controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune

***I

Amendamentele adoptate de Parlamentul European la 2 iulie 2013 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (COM(2012)0382 – C7-0188/2012– 2012/0186(COD))¹

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Inspekția tehnică auto este parte componentă a unui regim mai larg care garantează că vehiculele sunt întreținute în condiții acceptabile din punctul de vedere al siguranței și al protecției mediului pe durata utilizării lor. Acest regim **trebuie** să includă inspekții tehnice auto periodice pentru toate vehiculele și controale tehnice în trafic pentru vehiculele utilizate în activitățile de transport comercial rutier, precum și dispoziții privind o procedură de înmatriculare a vehiculelor pentru a se garanta **că** vehiculele care constituie un risc imediat pentru siguranța rutieră **nu sunt utilizate pe drumuri publice**.

Amendamentul

(3) Inspekția tehnică auto este parte componentă a unui regim mai larg care garantează că vehiculele sunt întreținute în condiții acceptabile din punctul de vedere al siguranței și al protecției mediului pe durata utilizării lor. Acest regim **ar trebui** să includă inspekții tehnice auto periodice pentru toate vehiculele și controale tehnice în trafic pentru vehiculele utilizate în activitățile de transport comercial rutier, precum și dispoziții privind o procedură de înmatriculare a vehiculelor. **Inspekția periodică ar trebui să fie principalul instrument** pentru a se garanta **compatibilitatea vehiculelor cu circulația pe drumurile publice. Controalele tehnice în trafic aplicate vehiculelor utilitare ar trebui doar să completeze inspekțiile tehnice periodice și să vizeze vehiculele din trafic** care constituie un risc imediat pentru siguranța rutieră.

Amendamentul 2

¹ Chestiunea a fost retrimisă spre reexaminare comisiei competente în conformitate cu articolul 57 alineatul (2) al doilea paragraf din Regulamentul de procedură (A7-0207/2013).

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) În Uniune au fost adoptate o serie de standarde și cerințe tehnice în materie de siguranță a vehiculelor. Cu toate acestea, este necesar să se asigure, prin intermediul unui regim de controale tehnice în trafic inopinate, că, după introducerea lor pe piață, **vehiculele continuă să îndeplinească standardele de siguranță** pe toată durata lor de viață.

Amendamentul

(4) În Uniune au fost adoptate o serie de standarde și cerințe tehnice în materie de siguranță a vehiculelor și de standarde de mediu.. Cu toate acestea, este necesar să se asigure, prin intermediul unui regim de controale tehnice în trafic inopinate, că, după introducerea lor pe piață, **vehiculele rămân tehnic în măsură să circule** pe toată durata lor de viață.

Amendamentul 3

Propunere de regulament
Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Deoarece, după cum indică raportul Comisiei privind punerea în aplicare a Directivei 2000/30/CE, numeroase vehicule oprite pentru a fi supuse controalelor în trafic nu prezintă defecte, selectarea vehiculelor pentru controalele în trafic ar trebui să se bazeze pe profilul de risc al operatorilor și să se orienteze asupra întreprinderilor cu risc ridicat, pentru a reduce povara impusă operatorilor care își întrețin vehiculele în mod corespunzător.

Amendamentul 4

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Controalele tehnice în trafic trebuie puse în practică prin intermediul unui

Amendamentul

(6) Controalele tehnice în trafic trebuie, **în consecință**, puse în practică prin

sistem de clasificare în **funcție de gradul de risc**. **Statele membre pot utiliza sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc stabilit în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului.**

intermediul unui sistem de clasificare **bazat pe numărul și gravitatea deficiențelor depistate la vehiculele exploatate de fiecare întreprindere, conform celor menționate în certificatele de inspecție tehnică standardizate și în rapoartele de control tehnic în trafic.**

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Luând în considerație volumul traficului de vehicule utilitare dintre statele membre, pentru a evita orice discriminare în funcție de țara de origine a vehiculului, sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc ar trebui implementat în întreaga Uniune, pe baza unui nivel adecvat de armonizare în toate statele membre a inspecțiilor tehnice periodice și a controalelor în trafic.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6b) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier stabilite în Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU). ERRU permite interconectarea

registrelor electronice naționale ale întreprinderilor de transport din întreaga Uniune, în conformitate cu normele Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal. Utilizarea acestui sistem, exploatat de autoritatea competentă din fiecare stat membru, facilitează cooperarea dintre statele membre și reduce costurile pe care le implică atât verificarea întreprinderilor, cât și a organelor administrative.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Vehiculele agricole cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h sunt, în unele cazuri, utilizate pentru a înlocui camioanele în scopul transportului rutier de mărfuri. Este important să se asigure că, în cazurile în care vehiculele agricole sunt utilizate astfel, acestea sunt tratate, în ceea ce privește controalele tehnice în trafic, la fel ca și camioanele .

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10) Cu scopul de a evita sarcina și costurile administrative inutile și de a ameliora eficiența controalelor, vehiculele exploatate de întreprinderi care nu respectă standardele de siguranță rutieră și de mediu **trebuie** selectate în mod prioritar, în timp ce vehiculele exploatate de operatori responsabili, care acordă atenția cuvenită aspectelor de siguranță, și întreținute în mod corespunzător **trebuie** recompensate

(10) Cu scopul de a evita poverile și costurile administrative inutile și de a ameliora eficiența controalelor, **autoritățile naționale competente ar trebui să aibă posibilitatea de a decide ca** vehiculele exploatate de întreprinderi care nu respectă standardele de siguranță rutieră și de mediu **să fie** selectate în mod prioritar, în timp ce vehiculele exploatate de operatori responsabili, care acordă atenția cuvenită

prin controale mai puțin frecvente.

aspectelor de siguranță, și întreținute în mod corespunzător *vor fi* recompensate prin controale mai puțin frecvente.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Controalele tehnice în trafic trebuie să conștie în controlul inițial și, dacă este necesar, în controale mai amănunțite. În ambele cazuri, acestea trebuie să vizeze toate părțile și sisteme relevante ale vehiculelor. Pentru a se ajunge la un control mai armonizat, pentru toate elementele care pot fi supuse controlului, trebuie introduse metode de control și exemple de deficiențe, precum și evaluarea lor în funcție de gravitate.

Amendamentul

(11) Controalele tehnice în trafic ar trebui să conștie în controlul inițial și, dacă este necesar, în controale mai amănunțite. În ambele cazuri, acestea trebuie să vizeze toate părțile și sisteme relevante ale vehiculelor, ***inclusiv fixarea încărcăturii***. Pentru a se ajunge la un control mai armonizat, pentru toate elementele care pot fi supuse controlului, trebuie introduse metode de control și exemple de deficiențe, precum și evaluarea lor în funcție de gravitate. ***Utilizarea standardelor de fixare a încărcăturii și de evaluare a acesteia ar trebui încurajată.***

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Din moment ce funcționarea propriu-zisă a anvelopelor este strâns legată de presiunea de umflare a acestora, ar trebui avută în vedere extinderea montajului obligatoriu al sistemelor de control al presiunii pneului, astfel cum au fost definite acestea în Regulamentul 64.02 al CEE-ONU și, dacă se constată că ar fi oportun, funcționarea acestor sisteme ar trebui verificată în cadrul controalelor tehnice în trafic.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 11 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11b) Statele membre pot verifica fixarea încărcăturii în cursul controalelor tehnice în trafic în conformitate cu standardele existente. Rezultatul unor astfel de verificări nu ar trebui să fie introdus în sistemul de clasificare în funcție de risc până când normele privind fixarea încărcăturii nu sunt armonizate la nivelul Uniunii. În așteptarea acestei armonizări, ar trebui încurajată utilizarea standardelor europene și a Liniilor directe europene privind bunele practici de fixare a încărcăturii pentru transportul rutier în scopul evaluării.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12) În mai multe state membre, rapoartele privind controalele tehnice în trafic sunt elaborate prin mijloace electronice. În astfel de cazuri, ***conducătorul auto trebuie să primească un exemplar imprimat al raportului de inspecție.*** Toate datele și informațiile colectate pe durata controalelor tehnice în trafic ***trebuie*** transferate într-o bază de date comună a statelor membre pentru ca datele să poată fi mai ușor prelucrate, iar transferul de informații să se poată face fără a se crea o sarcină administrativă suplimentară.

(12) În mai multe state membre, rapoartele privind controalele tehnice în trafic sunt elaborate prin mijloace electronice. În astfel de cazuri, ***este important ca avantajele comunicării electronice să fie valorificate în totalitate, iar exemplarele imprimate ale raportului de inspecție ar trebui utilizate la minimum.*** Toate datele și informațiile colectate pe durata controalelor tehnice în trafic ***ar trebui*** transferate într-o bază de date comună a statelor membre pentru ca datele să poată fi mai ușor prelucrate, iar transferul de informații să se poată face fără a se crea ***vreo*** sarcină administrativă suplimentară.

Amendamentul 13

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Prin utilizarea unităților mobile de control se reduc întârzierile și costurile pentru operatori întrucât se pot efectua inspecții mai aprofundate direct pe marginea drumurilor publice. Pot fi folosite, **în anumite condiții**, și centrele de inspecție pentru realizarea unor controale mai detaliate.

Amendamentul

(13) Prin utilizarea unităților mobile de control se reduc întârzierile și costurile pentru operatori întrucât se pot efectua inspecții mai aprofundate direct pe marginea drumurilor publice. **Atunci când sunt amplasate în apropiere**, pot fi folosite și centrele de inspecție pentru realizarea unor controale mai detaliate

Amendamentul 14
Propunere de regulament
Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

(13a) Personalul care efectuează controalele în trafic inițiale ar trebui să dispună de competența adecvată pentru a executa controale vizuale în mod eficient.

Amendamentul

Amendamentul 15

Propunere de regulament
Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

(14a) Pentru efectuarea controlului tehnic în trafic inițial, întreprinderile sau șoferii nu trebuie taxați. Pentru reducerea costurilor ce decurg din utilizarea echipamentelor de control mobile sau a celor din centrele de inspecție tehnică aflate în apropiere, statele membre ar trebui însă să aibă posibilitatea de a percepe o taxă în cazul în care se constată deficiențe majore sau periculoase, care indică faptul că întreprinderea care exploatează vehiculul nu și-a îndeplinit obligația de a-l păstra într-o stare compatibilă cu circulația sa pe drumurile publice. Pentru limitarea poverii financiare a acestor întreprinderi, taxa

Amendamentul

percepută nu ar trebui să o depășească pe aceea aferentă unei inspecții tehnice periodice pentru aceeași categorie de vehicule. Toate profiturile sau veniturile provenite din încasarea unei astfel de taxe ar trebui utilizate la ridicarea gradului de siguranță rutieră.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) În scopul de a asigura un schimb de informații eficient între statele membre, trebuie să existe, în fiecare stat membru, un singur organism care să acționeze ca punct de contact pentru asigurarea legăturii cu alte autorități competente din domeniu. Acest organism trebuie, de asemenea, să elaboreze statisticile necesare. Pe lângă aceasta, statele membre trebuie să aplice o strategie națională de control coerentă pe teritoriul lor și pot desemna un organism unic care să coordoneze punerea în aplicare a acesteia. Autoritățile competente din fiecare stat membru trebuie să desemneze proceduri prin care se stabilesc termenele limită și conținutul informațiilor care trebuie transmise.

Amendamentul

(16) În scopul de a asigura un schimb de informații eficient între statele membre, trebuie să existe, în fiecare stat membru, un singur organism care să acționeze ca punct de contact pentru asigurarea legăturii cu alte autorități competente din domeniu. Acest organism trebuie, de asemenea, să elaboreze statisticile necesare, **în special în legătură cu categoriile de vehicule comerciale verificate în cursul controalelor tehnice în trafic, cu numărul și tipul deficiențelor identificate și cu gravitatea acestora**. Pe lângă aceasta, statele membre trebuie să aplice o strategie națională de control coerentă pe teritoriul lor și pot desemna un organism unic care să coordoneze punerea în aplicare a acesteia. Autoritățile competente din fiecare stat membru trebuie să desemneze proceduri prin care se stabilesc termenele limită și conținutul informațiilor care trebuie transmise.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Pentru a permite o monitorizare a regimului controalelor tehnice în trafic pus în practică în Uniune, statele membre

Amendamentul

(17) Pentru a permite o monitorizare a regimului controalelor tehnice în trafic pus în practică în Uniune, statele membre **ar**

trebuie să comunice Comisiei, de **două ori pe** an, rezultatele controalelor tehnice în trafic efectuate. Comisia trebuie să raporteze datele colectate Parlamentului European.

trebui să comunice Comisiei, **înainte de data de 31 martie a fiecărui al doilea** an, rezultatele controalelor tehnice în trafic efectuate. Comisia trebuie să raporteze datele colectate Parlamentului European.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17a) Pentru a reduce la minimum pierderile de timp pentru întreprinderi și șoferi și pentru a mări eficiența globală, ar trebui încurajată efectuarea, alături de controalele efectuate pentru a verifica conformitatea cu legislația socială din domeniul transportului rutier, a controalelor tehnice în trafic în conformitate cu legislația din domeniul transportului rutier, și anume cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere¹, Directiva 2006/22/CE și Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier².

¹ JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

² JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament stabilește un regim al controalelor tehnice în trafic aplicate vehiculelor comerciale care circulă pe

Amendamentul

I. Prezentul regulament stabilește un regim al controalelor tehnice în trafic **efectuate pentru a se verifica dacă starea**

teritoriul statelor membre.

vehiculelor le permite circulația pe drumurile publice, aplicate vehiculelor comerciale care circulă pe teritoriul statelor membre.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Articolul 1 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Controalele tehnice rutiere se efectuează fără nici o discriminare în ceea ce privește naționalitatea conducătorului auto sau țara de înmatriculare sau de punere în circulație a vehiculului utilitar în cauză.

Amendamentul 75

Propunere de regulament Articolul 2 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor comerciale cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h aparținând următoarelor categorii, astfel cum sunt definite în Directiva 2007/46/CE **a Parlamentului European și a Consiliului:**

– autovehicule utilizate pentru transportul de călători care au mai mult de opt locuri așezate, exclusiv locul conducătorului auto – categoriile de vehicule M2 și M3,

– autovehicule **cu cel puțin patru roți**, utilizate, **în mod normal**, pentru transportul de mărfuri, **cu masa** maximă admisibilă care nu depășește 3 500 kg – categoria de vehicule N1,

– autovehicule utilizate pentru transportul

(1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor comerciale cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h aparținând următoarelor categorii, astfel cum sunt definite în Directiva 2007/46/CE **și în Directiva 2003/37/CE:**

– autovehicule **și orice remorcă atașată** utilizate pentru transportul de călători care au mai mult de opt locuri așezate, exclusiv locul conducătorului auto – categoriile de vehicule M2 și M3,

– autovehicule **și orice remorcă atașată** utilizate pentru transportul de mărfuri **cu o masă** maximă admisibilă care nu depășește 3 500 kg – categoria de vehicule N1;

– autovehicule **și orice remorcă atașată**

de mărfuri, a căror masă maximă admisibilă depășește 3 500 kg – categoriile de vehicule N2 și N3,

– *remorci și semiremorci cu masa maximă admisibilă care nu depășește 3 500 kg – categoriile de vehicule O1 și O2,*

– *remorci și semiremorci cu masa maximă admisibilă mai mare de 3 500 kg – categoriile de vehicule O3 și O4.*

utilizate pentru transportul de mărfuri, a căror masă maximă admisibilă depășește 3 500 kg – categoriile de vehicule N2 și N3,

– *tractoare cu roți din categoria T5, utilizate în principal pe drumurile publice, în activități comerciale de transport rutier de marfă, cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h.*

Amendamentul 28

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 6

Textul propus de Comisie

6. „vehicul comercial” înseamnă un autovehicul împreună cu remorca sa, destinat transportului de mărfuri sau de pasageri în scopuri profesionale;

Amendamentul

6. **Amendament (6)** „vehicul comercial” înseamnă un autovehicul împreună cu remorca sa, destinat transportului de mărfuri sau de pasageri în scopuri profesionale;

Amendamentul 29

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 9

Textul propus de Comisie

9. „control tehnic în trafic” înseamnă o verificare inopinată a vehiculelor comerciale care circulă pe drumuri publice de pe teritoriul unui stat membru, efectuat de autorități sau sub supravegherea directă a acestora;

Amendamentul

9. „control tehnic în trafic” înseamnă o verificare inopinată a vehiculelor *utilitare; precum și a asigurării încărcăturii lor, în timp ce* circulă pe drumuri publice de pe teritoriul unui stat membru, efectuat de autorități sau sub supravegherea directă a acestora;

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 10

Textul propus de Comisie

10. „inspecție tehnică auto” înseamnă o verificare a **faptului că piesele și componentele unui** vehicul respectă caracteristicile de siguranță și de mediu pe care le prezentau la momentul omologării, al primei înmatriculări sau al punerii în circulație ori la momentul postechipării;

Amendamentul

10. „inspecție tehnică auto” înseamnă o verificare **efectuată pentru a garanta că** vehicul **este în măsură să fie utilizat pe drumurile publice și** respectă caracteristicile de siguranță și de mediu **cerute** pe care le prezentau la momentul omologării, al primei înmatriculări sau al punerii în circulație ori la momentul postechipării

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 11

Textul propus de Comisie

11. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate sau un organism public responsabil cu administrarea sistemului **național** de controale tehnice în trafic.

Amendamentul

11. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate sau un organism public **abilitat de statul membru și** responsabil cu administrarea sistemului de controale tehnice în trafic, **inclusiv, dacă este cazul, cu efectuarea acestor controale;**

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

12a. „întreprindere” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, orice asociație sau grup de persoane fără personalitate juridică, cu scop lucrativ sau nu, sau orice organism public cu personalitate juridică sau dependent de o autoritate cu personalitate juridică ce efectuează transporturi rutiere în contul altcuiva sau în cont propriu;

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

14a. – „inspecție de siguranță” înseamnă o inspecție vizuală, de impact și funcțională a șasiului și a caroseriei, a dispozitivului de cuplare, a direcției, anvelopelor, jantelor și a sistemului de frânare ale vehiculului comercial;

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 14 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

14b. „centru de inspecție” înseamnă organisme sau entități publice sau private, autorizate de un stat membru să efectueze inspecții tehnice auto;

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 14 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

14c. „operator” înseamnă o entitate legală sau juridică ce operează vehiculul în calitate de proprietar sau este autorizat să opereze vehiculul de către proprietar.

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Articolul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Fiecare stat membru efectuează în fiecare an calendaristic un număr **total** de controale tehnice în trafic inițiale **care să**

Fiecare stat membru efectuează în fiecare an calendaristic un număr **adecvat** de

corespundă unei proporții de cel puțin 5 % din numărul total de vehicule menționate la articolul 3 alineatul (1) care sunt înmatriculate pe teritoriul său.

controale tehnice în trafic inițiale.

Numărul total de controale tehnice în trafic inițiale corespunde cu cel puțin 5 % din numărul total al următoarelor vehicule utilitare menționate la articolul 2 alineatul (1) care sunt înmatriculate pe teritoriul său

– autovehicule utilizate pentru transportul de pasageri, care au, în afara scaunului conducătorului auto, mai mult de opt locuri – categoriile M2 și M3;

– autovehicule utilizate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă admisibilă care depășește 3,5 t – categoriile N2 și N3;

*– remorci și semiremorci cu masa maximă admisibilă mai mare de 3 500 kg
– categoriile de vehicule O3 și O4.*

Cel puțin 5 % dintre vehiculele utilitare care nu sunt înmatriculate pe teritoriul său, dar sunt exploatare în perimetrul acestuia, trebuie să fie controlate proporțional.

Amendamentul 76

Propunere de regulament Articolul 6

Textul propus de Comisie

(1) Se introduce, la **nivel național**, un sistem de control **tehnic** în trafic bazat pe o clasificare în funcție de **gradul de risc**, **depinzând de** numărul și gravitatea deficiențelor identificate la vehiculele **exploatare de întreprinderi individuale**. Sistemul de clasificare în **funcție de gradul de risc este** administrat de autoritatea competentă din **statul** membru.

Amendamentul

(1) **Pentru a îmbunătăți eficiența controalelor tehnice în trafic**, se introduce, la **nivelul Uniunii**, un sistem de control în trafic bazat pe **evaluarea riscurilor bazat pe** o clasificare în funcție de numărul și gravitatea deficiențelor identificate la vehiculele **utilitare în cursul inspecțiilor tehnice periodice și al controalelor tehnice în trafic**. Sistemul de clasificare **se bazează pe un registru electronic național interconectat în întreaga Uniune și** administrat de autoritatea competentă din

fiecare stat membru.

În termen de trei ani de la intrarea în vigoare a Regulamentului XX al Parlamentului European și al Consiliului privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, certificatele de inspecție tehnică periodică și rapoartele de control tehnic în trafic vor respecta o formă standardizată la nivelul Uniunii Europene.

(2) Se atribuie fiecărei întreprinderi identificate prin sistemul de control tehnic în trafic bazat pe o clasificare în funcție de gradul de risc un profil de risc **pe baza criteriilor stabilite** în anexa I.

(2) **După data menționată la alineatul (1)**, se atribuie fiecărei întreprinderi identificate prin sistemul de control tehnic în trafic bazat pe o clasificare în funcție de gradul de risc un profil de risc **următoarele criterii în conformitate cu** anexa I:

- **număr de deficiențe;**
- **gravitatea deficiențelor;**
- **numărul de inspecții sau de controale;**
- **factorul timp.**

Întreprinderile se clasifică în conformitate cu următoarele profiluri de risc:

- risc ridicat,
- risc mediu,
- risc scăzut.

Întreprinderile se clasifică în conformitate cu următoarele profiluri de risc:

- risc ridicat,
- risc mediu,
- risc scăzut.

Pentru a le permite întreprinderilor să-și îmbunătățească profilul de risc, în scopul clasificării în funcție de gradul de risc al acestora se iau în considerare informațiile referitoare la respectarea cerințelor privind compatibilitatea cu circulația rezultate din inspecțiile de siguranță de rutină efectuate de întreprinderi cu următoarea frecvență:

- **vehicule din categoria N2 cu masa maximă admisibilă mai mare de 7,5 t: inițial în a 42-a lună după data primei înmatriculări și, ulterior, o dată la șase luni după ultima ITP;**
- **vehicule din categoria N3: inițial în a 30-a lună după data primei înmatriculări și, ulterior, o dată la șase luni după ultima ITP;**

(3) În vederea implementării sistemului de control tehnic în trafic bazat pe o clasificare în funcție de gradul de risc, statele membre *pot utiliza* sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc stabilit *în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului.*

– *vehicule din categoria O4: inițial în a 30-a lună după data primei înmatriculări și, ulterior, o dată la șase luni după ultima ITP.*

(3) În vederea implementării sistemului de control tehnic în trafic bazat pe o clasificare în funcție de gradul de risc, statele membre *utilizează* sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc stabilit *prin Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.*

Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc conține informațiile despre conformitatea tehnică a vehiculelor menționate la articolul 2 în termen de patru ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

Amendamentul 39

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Conducătorii unui vehicul înmatriculat într-un stat membru păstrează la bord certificatul de inspecție tehnică auto aferent celei mai recente inspecții tehnice și raportul întocmit cu ocazia ultimului control tehnic în trafic, dacă acestea sunt disponibile.

Amendamentul

(1) Conducătorii unui vehicul înmatriculat într-un stat membru păstrează la bord certificatul de inspecție tehnică auto aferent celei mai recente inspecții tehnice și raportul întocmit cu ocazia ultimului control tehnic în trafic, dacă acestea sunt disponibile. *În cazul în care certificatul și raportul sunt disponibile în format electronic în statul membru al vehiculului, autoritățile nu pot cere păstrarea la bord a documentelor pe suport de hârtie.*

Amendamentul 40

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) Întreprinderile **individuale** se asigură că, în orice moment, vehiculele pe care le exploatează sunt apte, din punct de vedere tehnic, să circule.

(3) Întreprinderile **care exploatează vehicule care intră sub incidența acestui regulament** se asigură că, în orice moment, vehiculele pe care le exploatează sunt apte, din punct de vedere tehnic, să circule **și că la bord este păstrat certificatul de inspecție tehnică în original sau în copie legalizată și o dovadă de efectuare a celei mai recente inspecții eliberată în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul XX (privind inspecțiile tehnice periodice).**

Amendamentul 41

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Întreprinderile individuale se asigură că, în orice moment, vehiculele pe care le exploatează sunt apte, din punct de vedere tehnic, să circule.

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

Amendamentul 42

Propunere de regulament Articolul 9

Textul propus de Comisie

Atunci când identifică vehicule care urmează a fi supuse unui control tehnic în trafic, inspectorii **aleg** cu prioritate vehicule exploatate de întreprinderi cu un profil de risc ridicat, astfel cum este menționat la articolul 6 alineatul (2). Pot fi selectate pentru control și alte vehicule atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră.

Amendamentul

Dacă statul membru decide astfel, atunci când identifică vehicule care urmează a fi supuse unui control tehnic în trafic, inspectorii **pot alege** cu prioritate vehicule exploatate de întreprinderi cu un profil de risc ridicat, astfel cum este menționat la articolul 6 alineatul (2). ***Pot fi selectate pentru control și alte vehicule atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră.***

Amendamentul 43

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

La fiecare control tehnic în trafic inițial al unui vehicul, inspectorul:

(a) **trebuie să verifice** certificatul de inspecție tehnică auto și raportul de control tehnic în trafic, dacă **sunt disponibile**, păstrate la bord în conformitate cu articolul 7 alineatul (1);

(b) **trebuie să realizeze** o evaluare vizuală a stării vehiculului și a încărcăturii acestuia.

La fiecare control tehnic în trafic inițial al unui vehicul, inspectorul:

(a) **verifică** certificatul de inspecție tehnică auto **corespunzător celei mai recente inspecții tehnice, dovada efectuării inspecției, eliberată în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul XX (privind inspecțiile tehnice periodice) și** raportul de control tehnic în trafic, dacă **este disponibil**, păstrate la bord în conformitate cu articolul 7 alineatul (1);

(b) **efectuează** o evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului;

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera b a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) poate efectua o verificare a conformității în legătură cu orice altă cerință normativă legată de funcționarea unui vehicul utilitar în interiorul Uniunii.

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 2 – liniuța 2 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– șasiul/cadrul,

Amendamentul 46

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 2 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– punțile, jantele, anvelopele și suspensia.

– jante și anvelope,

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 2 – liniuța 3 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– *dispozitivul de cuplare,*

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 2 – liniuța 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– elemente poluante.

– elemente poluante: *zgomot și gaze de eșapament.*

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Controlarea fiecăreia dintre aceste părți vizează *unul sau mai multe dintre* elementele *aferente acestor aspecte*, enumerate în anexa II.

Controlarea fiecăreia dintre aceste părți vizează *toate* elementele *considerate necesare și pertinente*, enumerate în anexa II.

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În plus, inspectorul poate verifica alte *aspecte* de control enumerate la *punctul 1* din anexa II, care vizează *unul sau mai multe dintre* elementele enumerate în anexa menționată *sau pe toate*.

În plus, *ori ce câte ori este necesar din cauză că există un risc potențial în ceea ce privește siguranța*, inspectorul poate verifica alte *zone* de control enumerate *partea 1* din anexa II, care vizează *toate* elementele enumerate în anexa menționată *considerate necesare și pertinente în*

zonele respective.

Amendamentul 77

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 5

Textul propus de Comisie

În cazul în care **un certificat** de inspecție tehnică auto sau un raport de control tehnic în trafic demonstrează că în cursul **lunii** precedente a fost controlat unul dintre elementele enumerate în anexa II, inspectorul nu controlează elementul respectiv, cu excepția cazurilor justificate de existența unei deficiențe evidente.

Amendamentul

În cazul în care **certificatul** de inspecție tehnică auto **al ultimei inspecții tehnice** sau **al unei inspecții de siguranță de rutină sau** un raport de control tehnic în trafic demonstrează că în cursul **ultimelor trei luni** precedente a fost controlat unul dintre elementele enumerate în anexa II, inspectorul nu controlează elementul respectiv, cu excepția cazurilor **în care aceste inspecții sunt** justificate de existența unei deficiențe evidente.

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Dacă controalele urmează să fie efectuate într-un centru de inspecție, **locul controlului tehnic în trafic inițial nu se stabilește la mai mult de 10 km de acest centru.**

Amendamentul

(2) Dacă controalele urmează să fie efectuate într-un centru de inspecție, **acestea trebuie efectuate în cel mai scurt termen posibil și în centrul cel mai apropiat.**

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Unitățile mobile de control includ echipamente corespunzătoare pentru efectuarea unui control tehnic în trafic, cel puțin echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a direcției, a

Amendamentul

(3) Unitățile mobile de control includ echipamente corespunzătoare pentru efectuarea unui control tehnic în trafic, cel puțin echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a direcției, a

suspensiei și a emisiilor vehiculului.

suspensiei, emisiilor și a **greutății** vehiculului.

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 2 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

– deficiențe periculoase care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere, ***astfel încât vehiculul nu poate fi utilizat*** pe drumurile publice ***în niciun caz***.

Amendamentul

– deficiențe periculoase care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere ***și care justifică interzicerea de către statul membru în cauză sau autoritățile sale competente a utilizării vehiculului*** pe drumurile publice.

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 13

Textul propus de Comisie

Articolul 13

Norme specifice referitoare la controlul fixării încărcăturii

Inspectorul poate supune un vehicul unui control al fixării încărcăturii în conformitate cu anexa IV. Procedurile referitoare la măsurile subsecvente, menționate la articolul 14, se aplică de asemenea în cazul unor deficiențe majore sau periculoase legate de fixarea încărcăturii.

Amendamentul

Articolul 13

Controlul fixării încărcăturii

Inspectorul poate supune un vehicul unui control al fixării încărcăturii în conformitate cu standardele existente. ***Rezultatul unor astfel de verificări nu este introdus în sistemul de clasificare în funcție de risc până când normele privind asigurarea încărcăturii nu sunt armonizate la nivelul Uniunii.***

Până la (a se alinia la data de la articolul 18a din propunerea de regulament privind inspecțiile tehnice periodice), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind nivelul de armonizare din domeniul fixării încărcăturii în cadrul transportului rutier, verificarea acesteia în trafic și rezultatul unei analize a metodelor, pentru a garanta că întreprinderile care exploatează vehiculul, expeditorii,

comisionarii, încărcătorii și a ceilalți operatori relevanți implicați în manipularea încărcături respectă cerințele privind fixarea încărcăturii.

Raportul este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.

Amendamentul 56

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Orice deficiență majoră identificată în cursul unui control inițial sau al unuia mai detaliat **trebuie** rectificată fără întârziere în **apropierea locului unde are loc** controlul.

Amendamentul

(1) Orice deficiență majoră identificată în cursul unui control inițial sau al unuia mai detaliat **este** rectificată fără întârziere **și într-un loc în care echipamentul necesar se află cât mai aproape posibil de locul în care se realizează controlul inițial sau un control mai detaliat.**

Amendamentul 57

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

(3) Inspectorul nu autorizează folosirea unui vehicul la care a fost identificată o deficiență clasificată în categoria deficiențelor periculoase decât după remedierea acestor deficiențe la locul de desfășurare a controlului. Inspectorul **poate autoriza** utilizarea unui astfel de vehicul în scopul deplasării lui până la cel mai apropiat atelier unde pot fi reparate aceste deficiențe, cu condiția ca deficiențele periculoase să **fie** 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.

Amendamentul

(3) Inspectorul nu autorizează folosirea unui vehicul la care a fost identificată o deficiență clasificată în categoria deficiențelor periculoase decât după remedierea acestor deficiențe la locul de desfășurare a controlului **sau la unul dintre cele mai apropiate ateliere de reparații. Dacă se detectează deficiențe la una dintre părțile vehiculului menționate la articolul 10 alineatul (2),** inspectorul **autorizează** utilizarea unui astfel de vehicul în scopul deplasării lui până la cel mai apropiat atelier unde pot fi reparate aceste deficiențe, cu condiția ca deficiențele periculoase 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

vehiculului sau a altor participanți la traficul rutier.

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 3 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Inspectorul poate autoriza transportarea directă a *vehiculului* la care a fost identificată o deficiență clasificată în categoria deficiențelor periculoase până la locul cel mai apropiat în care *vehiculul* să poată fi reparat sau imobilizat.

Amendamentul

Inspectorul poate autoriza transportarea directă a *vehiculului* la care a fost identificată o deficiență clasificată în categoria deficiențelor periculoase până la locul cel mai apropiat *disponibil* în care *acesta* să poată fi reparat sau imobilizat.

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Inspectorul comunică autorității competente rezultatele controalelor tehnice în trafic mai detaliate într-o perioadă de timp rezonabilă de la inspecțiile respective. Autoritatea competentă păstrează *aceste informații* timp de 36 de luni de la data primirii lor.

Amendamentul

(2) Inspectorul comunică *electronic* autorității competente rezultatele controalelor tehnice în trafic mai detaliate într-o perioadă de timp rezonabilă de la inspecțiile respective. Autoritatea competentă *introduce aceste informații în registrul național menționat în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și le* păstrează timp de 36 de luni de la data primirii lor.

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Rezultatele controlului tehnic în trafic sunt comunicate autorității competente pentru înmatricularea vehiculului.

Amendamentul

(3) Rezultatele controlului tehnic în trafic sunt comunicate *electronic* autorității competente pentru înmatricularea vehiculului, *proprietarului vehiculului și, în cazul vehiculelor înmatriculate într-un*

alt stat membru, prin utilizarea ERRU, conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1071/2009;

Amendamentul 61

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Atunci când se identifică deficiențe majore sau periculoase, în special deficiențe care duc la o interdicție de a utiliza vehiculul, la un vehicul care nu este înmatriculat în statul membru unde are loc controlul, punctul de contact informează autoritatea competentă din statul membru de înmatriculare a vehiculului în legătură cu rezultatele controlului respectiv.

Aceste informații trebuie să conțină elementele raportului de control tehnic în trafic, conform anexei VI.

Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2), norme privind procedurile de notificare, către autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare, a vehiculelor care prezintă deficiențe majore sau periculoase.

Amendamentul 62

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Atunci când se identifică deficiențe majore sau periculoase, în special deficiențe care duc la o interdicție de a utiliza vehiculul, la un vehicul care nu este înmatriculat în statul membru unde are loc controlul, punctul de contact informează autoritatea competentă din statul membru de înmatriculare a vehiculului în legătură cu rezultatele controlului respectiv.

Statul membru de înmatriculare ia în considerare aceste informații atunci când clasifică întreprinderile în conformitate cu articolul 6 alineatul (2).

Aceste informații trebuie să conțină elementele raportului de control tehnic în trafic, conform anexei VI, ***trebuie să fie în format standardizat și se comunică 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 privind procedurile de notificare, către autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare, a vehiculelor care prezintă deficiențe majore sau periculoase.

Autoritatea competentă din statul membru de înmatriculare a vehiculului informează statul membru în care are loc controlul cu privire la măsurile luate.

Autoritatea competentă din statul membru de înmatriculare a vehiculului informează **autoritatea competentă din** statul membru în care are loc controlul cu privire la măsurile luate **și introduce informațiile în ERRU.**

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Atunci când sunt identificate deficiențe majore sau critice, denumirea operatorului trebuie comunicată punctului de contact, conform articolului 16.

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2b) Statul membru de înmatriculare îi furnizează autorității care efectuează un control tehnic în trafic informații referitoare la profilul de risc al întreprinderii căreia îi aparține vehiculul controlat. Aceste informații sunt furnizate pe cale electronică, într-un termen rezonabil. Comisia adoptă acte de punere în aplicare privind normele de procedură detaliate pentru furnizarea respectivelor informații autorităților în cauză.

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

Amendamentul 65

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Comisia **raportează** datele colectate **Parlamentului European**.

Amendamentul

Comisia **transmite Parlamentului European un raport care rezumă** datele colectate.

Amendamentul 66

Propunere de regulament
Articolul 22 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Delegarea competenței menționate la articolul 21 se acordă pe durată **nedeterminată**, [**începând** de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul

(2) Delegarea de competențe **conferite Comisiei** menționată la articolul 21 se acordă pe o perioadă **de cinci ani** de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. **Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe cu cel târziu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește în mod tacit pentru perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun unei astfel de prelungiri în termen de cel mult trei luni înainte de sfârșitul fiecărei perioade.**

Amendamentul 67

Propunere de regulament
Articolul 24 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Normele stabilite în conformitate cu alineatul (1) includ sancțiuni pentru refuzul conducătorului auto sau al operatorului de a coopera cu inspectorul și **de a remedia deficiențele constatate în timpul controlului**.

Amendamentul

(2) Normele stabilite în conformitate cu alineatul (1) includ sancțiuni pentru refuzul conducătorului auto sau al operatorului de a coopera cu inspectorul și **pentru utilizarea ilegală a vehiculului în temeiul neconformității cu articolul 14**.

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Anexa II – partea 2 – punctul 5.2.2 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

5.2.2. Jante Inspecție vizuală a ambelor părți ale
fiecărei roți.

Amendamentul Parlamentului

5.2.2. Jante Inspecție vizuală a ambelor părți ale
fiecărei roți **(da) Janta
necompatibilă cu
butucul**

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Anexa II – partea 2 – punctul 5.2.3 – coloana 2

Textul propus de Comisie

5.2.3. Pneuri Inspecție vizuală a întregului pneu, prin
deplasarea vehiculului înainte și înapoi.

Amendamentul Parlamentului

5.2.3 Pneuri Inspecție vizuală a întregului pneu, prin
deplasarea vehiculului înainte și înapoi
***Utilizarea unui manometru pentru a
măsura presiunea în pneu și a o
compara cu valorile indicate de
constructor***

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Anexa III – partea 1 – subtitlu: Deficiențe periculoase – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Deficiențe care constituie un risc direct și
imediat la adresa siguranței rutiere. ***Nu este
permisă utilizarea în continuare a
vehiculului în trafic*** deși, în unele cazuri,
vehiculul poate fi condus în condiții

Amendamentul

Deficiențe care constituie un risc direct și
imediat la adresa siguranței rutiere
***îndreptățind statul membru în cauză sau
autoritățile sale competente să interzică
circulația vehiculului pe drumurile***

speciale direct către un loc anume, de exemplu pentru reparații imediate sau pentru imobilizarea vehiculului.

publice deși, în unele cazuri, vehiculul poate fi condus în condiții speciale direct către un loc anume, de exemplu pentru reparații imediate sau pentru imobilizarea vehiculului.

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Anexa 3 – partea 2 – punctul 5.2.3 – litera e

Textul propus de Comisie

5.2.3. Pneuri	(e) Adâncimea profilului pneurilor <i>neconformă cu cerințele</i> ⁽¹⁾ . <i>Mai puțin de 80 % din adâncimea profilului prevăzută în cerințe</i>	X	X
---------------	--	---	---

Amendamentul Parlamentului

5.2.3. Pneuri	(e) Pneul la adâncimea <i>legală minimă</i> a profilului. <i>Pneuri cu profil sub adâncimea legală minimă</i>	X	X
---------------	--	---	---

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Anexa 3 – partea 2 – punctul 5.2.3 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

5.2.3. Pneuri

Amendamentul Parlamentului

5.2.3. Pneuri	(ga) <i>Presiunea de lucru în serviciu a unui dintre pneurile vehiculului este redusă cu 20 %</i>	X	X
---------------	---	---	---

Amendamentul 73

Propunere de regulament
Anexa IV

Textul propus de Comisie

Amendamentul

[...]

eliminat