



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Document de ședință*

---

**A7-0210/2013**

7.6.2013

**\*\*\*I**

## **RAPORT**

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al  
Consiliului privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor  
și de abrogare a Directivei 2009/40/CE  
(COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Werner Kuhn

### ***Legenda simbolurilor utilizate***

- \* Procedura de consultare
- \*\*\* Procedura de aprobare
- \*\*\*I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- \*\*\*II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- \*\*\*III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

### ***Amendamente la un proiect de act***

În amendamentele Parlamentului, modificările aduse proiectului de act sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Evidențierea cu caractere *cursive simple* este o indicație pentru serviciile tehnice, referitoare la elemente ale proiectului de act propuse pentru a fi corectate în vederea elaborării textului final (de exemplu elemente evident greșite sau omise într-o anumită versiune lingvistică). Propunerile de corectură sunt supuse acordului serviciilor tehnice în cauză.

Antetul amendamentelor referitoare la un act existent pe care proiectul de act urmărește să îl modifice cuprinde două rânduri suplimentare prin care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția vizată a acestuia. Fragmentele preluate ca atare dintr-o dispoziție a unui act existent pe care Parlamentul dorește să o modifice, dar pe care proiectul de act nu a modificat-o, sunt evidențiate cu caractere **aldine**. Eventualele eliminări ale unor astfel de fragmente sunt semnalate prin simbolul [...].

## CUPRINS

|  | <b>Pagina</b> |
|--|---------------|
| PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....             | 5             |
| EXPUNERE DE MOTIVE .....   | 74            |
| AVIZ AL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE.....               | 76            |
| AVIZ AL COMISIEI PENTRU PIAȚA INTERNĂ ȘI PROTECȚIA CONSUMATORILOR<br>..... | 95            |
| PROCEDURĂ.....   | 140           |



## PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei înaintată Parlamentului și Consiliului (COM(2012)0380),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora Comisia a prezentat Parlamentului propunerea (C7-0186/2012),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
  - având în vedere avizele motivate prezentate în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității de către Senatul francez, Camera Reprezentanților a Olandei, Senatul Olandei, Parlamentul suedez și Camera Reprezentanților cipriotă, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
  - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 12 decembrie 2012<sup>1</sup>,
  - după consultarea Comitetului Regiunilor,
  - având în vedere articolul 55 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru industrie, cercetare și energie, precum și cel al Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor (A7-0210/2013),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
  2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
  3. încredințează Președintelui/Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

---

<sup>1</sup> JO C 44, 15.2.2013, p. 128.

## Amendamentul 1

### Propunere de regulament Considerentul 3

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Inspekția tehnică periodică face parte dintr-un sistem mai amplu prin care se asigură că vehiculele sunt menținute, pe durata utilizării, într-o stare acceptabilă de siguranță tehnică și de mediu. Acest sistem ar trebui să acopere ITP pentru toate vehiculele și CTT pentru vehiculele utilizate în activități de transport rutier comercial, precum și dispoziții privind o procedură de înmatriculare **care să asigure că** vehiculele care constituie un risc iminent la adresa **siguranței** rutiere **nu participă la trafic.**

#### *Amendamentul*

(3) Inspekția tehnică periodică face parte dintr-un sistem mai amplu prin care se asigură că vehiculele sunt menținute, pe durata utilizării, într-o stare acceptabilă de siguranță tehnică și de mediu. Acest sistem ar trebui să acopere ITP pentru toate vehiculele și CTT pentru vehiculele utilizate în activități de transport rutier comercial, precum și dispoziții privind o procedură de înmatriculare. **ITP ar trebui să fie principalul instrument pentru a asigura conformitatea tehnică a vehiculelor. CTT ale vehiculelor utilitare ar trebui doar să completeze ITP și să vizeze** vehiculele care constituie un risc iminent la adresa **siguranței** rutiere.

## Amendamentul 2

### Propunere de regulament Considerentul 3 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(3a) Toate vehiculele utilizate pe drumurile publice, fără a aduce atingere cerințelor privind ITP, trebuie să fie conforme normelor tehnice aferente circulației pe drumurile publice oricând sunt utilizate.**

#### *Justificare*

*Inspekțiile tehnice periodice fac parte dintr-un sistem de inspekție tehnică mai amplu în cadrul căruia prima cerință este ca proprietarii de vehicule să se asigure că vehiculul lor este apt, din punct de vedere tehnic, să circule pe drumurile publice oricând este utilizat.*

### Amendamentul 3

#### Propunere de regulament Considerentul 3 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(3b) Punerea în aplicare de măsuri privind inspecția tehnică ar trebui să includă campanii de sensibilizare orientate spre proprietarii de vehicule și menite să dezvolte bune practici și obiceiuri privind verificările de bază ale vehiculului lor.***

*Justificare*

*Instruirea proprietarilor de vehicule în ceea ce privește verificările de bază precum verificarea anvelopelor este o parte importantă a sistemului de inspecție tehnică, care ar trebui subliniată.*

### Amendamentul 4

#### Propunere de regulament Considerentul 4

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(4) Deși pe teritoriul Uniunii au fost adoptate standarde și cerințe tehnice referitoare la siguranța vehiculelor, se dovedește necesar să se asigure, prin periodicitatea inspecțiilor tehnice, că după introducerea pe piață autovehiculele continuă să îndeplinească standardele de siguranță pe toata durata ciclului lor de viață. ***Această periodicitate a inspecțiilor trebuie să se aplice*** categoriilor de vehicule definite în Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei ***roți și*** de abrogare a Directivei 92/61/CEE a ***Consiliului, Directiva 2007/46/CE*** a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și

(4) Deși pe teritoriul Uniunii au fost adoptate standarde și cerințe tehnice referitoare la siguranța vehiculelor, se dovedește necesar să se asigure, prin periodicitatea inspecțiilor tehnice, că după introducerea pe piață autovehiculele continuă să îndeplinească standardele de siguranță pe toata durata ciclului lor de viață. ***Statele membre ar putea introduce cerințe naționale privind inspecția tehnică a*** categoriilor de vehicule definite în Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei ***roți și*** de abrogare a Directivei 92/61/CEE a ***Consiliului; Acest regim național al inspecției tehnice ar trebui să se aplice categoriilor de vehicule stabilite în Directiva 2007/46/CE a***

remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective și **Directiva 2003/37/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din **26 mai 2003** privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a **Directivei 74/150/CEE**.

Parlamentului European și a Consiliului din **5 septembrie 2007** de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective și **Directiva 2003/37/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din **26 mai 2003** privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a **Directivei 74/150/CEE**.

## Amendamentul 5

### Propunere de regulament Considerentul 5 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5a) Dacă o deficiență a unui autovehicul care poate afecta siguranța traficului este anunțată din timp, acest lucru contribuie la eliminarea acestei deficiențe și, implicit, la evitarea unui accident, iar costurile astfel economisite ar trebui utilizate pentru finanțarea parțială a unui sistem de bonusuri.**

## Amendamentul 6

### Propunere de regulament Considerentul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(6) O componentă însemnată a emisiilor totale produse de sectorul transporturilor rutiere, în special a emisiilor de CO<sub>2</sub>, provine de la un număr mic de vehicule cu sisteme deficitare de control al emisiilor. Se estimează că 5% din parcul auto provoacă 25% din totalul emisiilor de

(6) O componentă însemnată a emisiilor totale produse de sectorul transporturilor rutiere, în special a emisiilor de CO<sub>2</sub>, provine de la un număr mic de vehicule cu sisteme deficitare de control al emisiilor. Se estimează că 5% din parcul auto provoacă 25% din totalul emisiilor de



poluanți. Prin urmare, periodicitatea inspecțiilor tehnice ar contribui și la îmbunătățirea stării mediului prin reducerea mediei emisiilor generate de autovehicule.

poluanți. *Situația este aceeași și în cazul creșterii nivelului emisiilor de particule și de NOx generate de motoarele de concepție modernă, care necesită un test de emisii mai amplu, inclusiv o verificare în stare de funcționare, utilizând un dispozitiv de control electronic, a integrității și a funcționalității sistemului de diagnosticare la bord (OBD) al vehiculului, verificat prin testarea țevii de eșapament existente pentru a asigura un test complet al sistemului de emisii, întrucât o testare bazată doar pe OBD nu este fiabilă.* Prin urmare, periodicitatea inspecțiilor tehnice ar contribui și la îmbunătățirea stării mediului prin reducerea mediei emisiilor generate de autovehicule.

## Amendamentul 7

### Propunere de regulament Considerentul 7

*Textul propus de Comisie*

***(7) Rezultatele unor anchete solide arată că 8% din accidentele de motocicletă sunt provocate sau legate de defecțiuni tehnice. Motocicliștii reprezintă categoria de participanți la trafic cu cel mai mare risc și cu un număr tot mai mare de decese. Conducătorii mopedurilor sunt suprareprezențați în numărul deceselor, cu mai mult de 1 400 de persoane decedate în accidente rutiere în 2008. Prin urmare, gama vehiculelor supuse inspecției se va extinde la categoria de participanți la trafic cu risc maxim, respectiv la vehiculele motorizate cu două sau trei roți.***

*Amendamentul*

*eliminat*

*Justificare*

*Conform principiilor subsidiarității și proporționalității, trebuie lăsată la latitudinea statelor membre posibilitatea de a extinde controlul tehnic la vehiculele motorizate cu două sau trei roți.*

## Amendamentul 8

### Propunere de regulament Considerentul 8

#### *Textul propus de Comisie*

(8) Vehiculele agricole cu viteza maximă **de proiectare** mai mare de 40 km/h **tind să înlocuiască** camioanele în **activitățile de transport local. Potențialul lor de risc este comparabil cu cel al camioanelor și, în consecință, această categorie de vehicule trebuie tratată** idem camioanelor în ceea ce **privește** ITP.

#### *Amendamentul*

(8) 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** idem camioanelor în ceea ce **privește** ITP.

#### *Justificare*

*Formulara propusă de Comisie ar include marea majoritate a tractoarelor, chiar și pe cele care circulă rar pe drumurile publice, și ar duce la consecințe semnificative pentru industria agricolă și pentru comunitățile rurale din întreaga Europă.*

## Amendamentul 9

### Propunere de regulament Considerentul 9

#### *Textul propus de Comisie*

(9) Autovehiculele **istorice, fiind considerate reprezentante ale epocii** în care au fost construite **și circulând foarte rar pe drumurile publice**, ar trebui să **beneficieze de extinderea perioadei dintre inspecții, însă acest aspect rămâne** la latitudinea statelor membre. Tot statelor membre ar trebui să le revină activitatea de reglementare a inspecției tehnice auto la alte tipuri de vehicule specializate.

#### *Amendamentul*

(9) Autovehiculele **de epocă sunt reprezentative pentru epoca** în care au fost construite, **sunt menținute într-o condiție care să respecte adevărul istoric și sunt folosite rar ca vehicule obișnuite. Extinderea perioadei dintre inspecțiile tehnice auto sau reglementarea regimului de inspecții tehnice auto în ceea ce privește aceste vehicule** ar trebui să **rămână** la latitudinea statelor membre. Tot statelor membre ar trebui să le revină activitatea de reglementare a inspecției tehnice auto la alte tipuri de vehicule specializate.

## Justificare

Am legat de AM 15, 16 și 17.

### Amendamentul 10

#### Propunere de regulament Considerentul 10

##### *Textul propus de Comisie*

(10) ITP este o activitate suverană **și**, ca atare, **trebuie** realizată de **statele membre** sau de organisme însărcinate de statele membre, **sub supravegherea acestora**. **Statele membre trebuie să rămână responsabile de ITP în orice situație, chiar și atunci când sistemul național permite autorizarea organismelor private (inclusiv a celor implicate în activitățile de reparație).**

##### *Amendamentul*

(10) ITP este o activitate suverană **și**, ca atare, **ar trebui** realizată de **statul membru în cauză** sau de organisme **publice** însărcinate de **stat în acest sens sau de organizații sau instituții desemnate și supravegheate direct de stat, inclusiv organizații private autorizate corespunzător**. **În mod special, atunci când instituțiile însărcinate cu inspecția tehnică auto se ocupă, în același timp, și cu repararea autovehiculelor, statele membre ar trebui să depună toate eforturile pentru a asigura obiectivitatea și nivelul înalt de calitate ale inspecției.**

## Justificare

*Această formulare corespunde articolului 2 din Directiva 2009/40/CE în vigoare și are ca scop asigurarea în continuare a diferitelor forme funcționale de inspecție tehnică.*

### Amendamentul 11

#### Propunere de regulament Considerentul 10 a (nou)

##### *Textul propus de Comisie*

##### *Amendamentul*

**(10a) Pentru a aplica mai bine principiul liberei circulații în cadrul Uniunii, certificatul ITP emis în statul membru de înmatriculare original ar trebui să fie recunoscut pe bază de reciprocitate în toate statele membre la reînmatriculare.**

## *Justificare*

*Ca prim pas spre realizarea pieței interne ITP se propune ca statele membre să recunoască reciproc certificatele ITP în caz de reînmatriculare transfrontalieră. Acest amendament este legat de amendamentul 26.*

### **Amendamentul 12**

#### **Propunere de regulament Considerentul 10 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(10b) Atunci când există elemente care dovedesc că s-a realizat o armonizare suficientă a inspecțiilor tehnice auto, ar trebui să se instituie dispoziții pentru recunoașterea reciprocă deplină a certificatelor ITP în întreaga Uniune.***

## *Justificare*

*Ar trebui explorate posibilități de dezvoltare suplimentară a pieței interne ITP, astfel încât proprietarii de vehicule înmatriculate într-un stat membru să poată să facă inspecția tehnică auto în alt stat membru. Aceasta ar permite evitarea călătoriilor inutile înapoi în statul membru de înmatriculare pentru vehiculele comerciale folosite în cadrul transportului internațional.*

### **Amendamentul 13**

#### **Propunere de regulament Considerentul 11**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(11) Pentru inspecția vehiculelor și în special pentru componentele electronice de siguranță, este esențial să fie disponibile specificațiile tehnice ale fiecărui vehicul. Prin urmare, constructorii de autovehicule trebuie să asigure, pe lângă setul complet de date vizate de certificatul de conformitate (CC), și accesul la datele necesare pentru verificarea **funcționalității componentelor de siguranță și** cu efect asupra mediului. **Dispozițiile privind accesul la informațiile despre reparații și**

(11) Pentru inspecția vehiculelor și în special pentru componentele electronice de siguranță, este esențial să fie disponibile specificațiile tehnice ale fiecărui vehicul. Prin urmare, constructorii de autovehicule trebuie să asigure, pe lângă setul complet de date vizate de certificatul de conformitate (CC), și accesul la datele necesare pentru verificarea **funcționalității sistemelor de siguranță și** cu efect asupra mediului. **Datele ar trebui să includă detaliile care permit monitorizarea**

*întreținere trebuie aplicate similar în acest scop, permițând centrelor de inspecție să aibă acces la elementele informative necesare pentru ITP. Acest lucru este vital, în special pentru sistemele comandate electronic, și trebuie să acopere toate elementele care au fost instalate de constructor.*

*funcționalității sistemelor de siguranță ale vehiculului de o manieră care să permită inspecția lor într-un mediu ITP, astfel încât să se obțină o rată de aprobare sau respingere previzibilă.*

#### **Amendamentul 14**

##### **Propunere de regulament Considerentul 12**

###### *Textul propus de Comisie*

(12) Pentru a se obține o înaltă calitate a inspecțiilor pe întreg teritoriul Uniunii, atât echipamentele utilizate la ITP, cât și întreținerea și calibrarea lor trebuie specificate la nivelul Uniunii.

###### *Amendamentul*

(12) Pentru a se obține o înaltă calitate a inspecțiilor pe întreg teritoriul Uniunii, atât echipamentele utilizate la ITP, cât și întreținerea și calibrarea lor trebuie specificate la nivelul Uniunii. ***Ar trebui create stimulente pentru inovații în ceea ce privește sistemele, procedurile și echipamentele de inspecție, permițând reducerea în continuare a costurilor și maximizarea beneficiilor.***

#### **Amendamentul 15**

##### **Propunere de regulament Considerentul 13**

###### *Textul propus de Comisie*

(13) Inspectorii, atunci când efectuează inspecții tehnice, trebuie să acționeze independent și să nu se afle într-o situație de conflict de interese. ***Așadar, rezultatele ITP nu trebuie să aibă legătură cu salariul și nici cu alte beneficii de ordin economic sau personal.***

###### *Amendamentul*

(13) Inspectorii, atunci când efectuează inspecții tehnice, trebuie să acționeze independent și să nu se afle într-o situație de conflict de interese. ***Statele membre se asigură că evaluarea este efectuată în mod corespunzător și acordă o atenție deosebită obiectivității acesteia.***

## Amendamentul 16

### Propunere de regulament Considerentul 13 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(13a) Calitatea și imparțialitatea centrelor de inspecție tehnică auto sunt esențiale pentru a atinge obiectivul de creștere a siguranței rutiere. De aceea, centrele de inspecție tehnică auto ar trebui, de exemplu, să îndeplinească cerințele minime aferente standardului ISO/CEI 17020 privind criteriile generale pentru funcționarea diferitelor tipuri de organisme care efectuează inspecții.***

## Amendamentul 17

### Propunere de regulament Considerentul 14

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(14) Rezultatele unei inspecții nu pot fi modificate în scopuri comerciale. Ele pot fi modificate de organismul de supraveghere numai dacă se constată că sunt flagrant incorecte.

(14) Rezultatele unei inspecții nu pot fi modificate în scopuri comerciale. Ele pot fi modificate de organismul de supraveghere numai dacă se constată că sunt flagrant incorecte, ***fînd sancționat în mod corespunzător organismul care a eliberat certificatul.***

## Amendamentul 18

### Propunere de regulament Considerentul 15

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(15) O calitate înaltă a ITP necesită un nivel înalt de abilități și competențe ale personalului care efectuează inspecțiile. Trebuie să se introducă un sistem de formare care să cuprindă, pe lângă formarea inițială, formări ulterioare

(15) O calitate înaltă a ITP necesită un nivel înalt de abilități și competențe ale personalului care efectuează inspecțiile. Trebuie să se introducă un sistem de formare care să cuprindă, pe lângă formarea inițială, formări ulterioare

periodice cu scopul reîmprospătării cunoștințelor. Trebuie definită o perioadă de tranziție care să permită o trecere lină a personalului de inspecție existent în sistemul de formare periodică.

periodice cu scopul reîmprospătării cunoștințelor. Trebuie definită o perioadă de tranziție care să permită o trecere lină a personalului de inspecție existent în sistemul de formare periodică. ***Statelor membre care impun deja norme mai stricte în ceea ce privește cerințele aferente formării, competențelor și testării decât cerințele minime ar trebui să li se permită să mențină aceste standarde superioare***

#### *Justificare*

*Statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a le impune inspectorilor cerințe mai stricte decât standardul minim.*

### **Amendamentul 19**

#### **Propunere de regulament Considerentul 17**

##### *Textul propus de Comisie*

(17) ***Frecvența inspecțiilor*** trebuie adaptată în funcție de tipul vehiculului ***și de kilometrajul acestuia***. Riscul ca un vehicul să aibă ***defecțiuni crește*** odată cu vechimea acestuia ***și cu numărul de kilometri parcurși, în special în cazul utilizării intense***. Prin urmare, este oportun să se ***crească frecvența inspecțiilor*** la vehiculele mai vechi ***și la cele cu un număr mare de kilometri parcurși***.

##### *Amendamentul*

(17) ***Frecvența inspecțiilor*** trebuie adaptată în funcție de tipul vehiculului. Riscul ca un vehicul să aibă ***defecțiuni crește*** odată cu vechimea acestuia. Prin urmare, este oportun să se ***realizeze inspecții mai frecvente*** la vehiculele mai vechi.

### **Amendamentul 20**

#### **Propunere de regulament Considerentul 19**

##### *Textul propus de Comisie*

(19) Inspecțiile tehnice auto trebuie să includă toate elementele relevante pentru modelul, construcția și echipamentele specifice ale vehiculului supus inspecției.

##### *Amendamentul*

(19) Inspecțiile tehnice auto trebuie să includă toate elementele relevante pentru modelul, construcția și echipamentele specifice ale vehiculului supus inspecției.

Printre aceste elemente și ținând cont de starea actuală a tehnologiei auto, în lista elementelor supuse inspecției trebuie să figureze și sistemele electronice moderne. Pentru a obține o armonizare suplimentară a inspecțiilor tehnice auto, trebuie introduse metode de control pentru fiecare dintre elementele supuse inspecției.

***Aceste elemente ar trebui actualizate pentru a ține cont de evoluția cercetării și de progresul tehnic în domeniul siguranței vehiculelor. Jantele non-standard montate pe punți non-standard, ar trebui tratate ca element de siguranță esențial și ar trebui, prin urmare, să fie incluse în inspecția tehnică.*** Printre aceste elemente și ținând cont de starea actuală a tehnologiei auto, în lista elementelor supuse inspecției trebuie să figureze și sistemele electronice moderne. Pentru a obține o armonizare suplimentară a inspecțiilor tehnice auto, trebuie introduse metode de control pentru fiecare dintre elementele supuse inspecției.

#### *Justificare*

*Există preocupări serioase legate de răspundere și de siguranță asociate jantelor care nu corespund standardelor, în cazul în care jantele sunt montate pe punți non-standard. Inspecția jantelor care nu sunt în conformitate cu butucul roții ar trebui tratată ca element de siguranță esențial și, prin urmare, acestea ar trebui incluse în lista elementelor care trebuie verificate în timpul inspecției tehnice.*

## **Amendamentul 21**

### **Propunere de regulament Considerentul 20 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(20a) Standardele de inspecție tehnică ar trebui stabilite la un nivel minim comun ridicat, aplicabil la nivelul întregii Uniuni, care să permită statelor membre care deja au un nivel al inspecțiilor tehnice mai înalt decât cel cerut de prezentul regulament să-și mențină standardele mai ridicate și să le adapteze la progresul tehnic, dacă este cazul.***

#### *Justificare*

*Regulamentul stabilește nivelul minim al standardelor tehnice. Statele membre pot menține sau introduce standarde mai ridicate.*



## Amendamentul 22

### Propunere de regulament Considerentul 21

#### *Textul propus de Comisie*

(21) **Deținătorul** certificatului de înmatriculare al vehiculului supus unei ITP în decursul căreia se constată **existența** unor **defecțiuni**, mai ales dacă acestea periclitează **siguranța** rutieră, **trebuie** să le remedieze de **urgență**. În cazul **defecțiunilor** periculoase, **trebuie să se retragă certificatul de înmatriculare** până la remedierea totală a acestora.

#### *Amendamentul*

(21) **Deținătorul** certificatului de înmatriculare al vehiculului supus unei ITP în decursul căreia se constată **existența** unor **defecțiuni**, mai ales dacă acestea periclitează **siguranța** rutieră, **ar trebui** să le remedieze de **urgență**. În cazul **defecțiunilor** periculoase, **ar trebui ca vehiculul să nu mai circule pe drumurile publice** până la remedierea totală a acestora.

## Amendamentul 23

### Propunere de regulament Considerentul 22

#### *Textul propus de Comisie*

(22) După fiecare **inspecție se eliberează** un certificat ITP care **trebuie să cuprindă, printre altele, informații legate de identitatea vehiculului și de rezultatele inspecției**. Statele membre **trebuie** să **integreze/colecteze și să păstreze** aceste **informații** într-o bază de date, **în vederea unei monitorizări ulterioare corespunzătoare a acestor inspecții**.

#### *Amendamentul*

(22) **Pentru a asigura luarea măsurilor corespunzătoare în urma rezultatelor inspecțiilor**, după fiecare **inspecție ar trebui să se elibereze** un certificat ITP, **creat și în format electronic**, care **ar trebui să conțină informații la fel de detaliate în privința identității vehiculului și a rezultatelor inspecției ca și cele din certificatul ITP original**. **În plus**, statele membre **ar trebui să colecteze și să păstreze** aceste **informații** într-o bază de date **centralizată pentru a garanta verificarea cu ușurință a autenticității rezultatelor inspecțiilor tehnice periodice**.

#### *Justificare*

*CertIFICATELE ITP AR TREBUI ELIBERATE ÎN FORMAT TIPĂRIT, PRECUM ȘI ELECTRONIC PENTRU A EVITA FALSIFICAREA SAU FRAUDAȘIA ȘI PENTRU A FACILITA SCHIMBUL DE INFORMAȚII CARE VA PERMITE DEZVOLTAREA UNEI PLATFORME ELECTRONICE DE INFORMAȚII PRIVIND VEHICULELE.*

## Amendamentul 24

### Propunere de regulament Considerentul 22 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(22a) Cum unele state membre nu impun înmatricularea anumitor categorii de vehicule, precum remorcile ușoare, informațiile privind rezultatul pozitiv al unei inspecții tehnice ar trebui să fie puse la dispoziție prin afișarea unei dovezi a inspecției la vedere, pe vehicul.**

## Amendamentul 25

### Propunere de regulament Considerentul 23

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(23) Se estimează că fraudarea odometrului afectează între 5 % și 12 % **din mașinile** uzate vândute, fapt care determină un cost **societal** foarte mare, care se ridică la mai multe miliarde de euro anual și o evaluare incorectă a **capacității** de a participa la trafic a unui vehicul. Pentru a combate fraudele legate de odometru, înregistrarea kilometrajului în certificatul ITP, împreună cu **obligația** de a prezenta certificatul ITP anterior, ar facilita depistarea măsluirii sau manipulării kilometrajului. De asemenea, fraudarea odometrului ar trebui considerată în mod mai sistematic drept **contravenție** pasibilă de **sanctiune**.

(23) Se estimează că fraudarea odometrului afectează între 5 % și 12 % **dintre mașinile** uzate vândute **în propria țară, în timp ce în cazul vânzărilor transfrontaliere acest procentaj este mult mai ridicat**, fapt care determină un cost foarte mare **pentru societate**, care se ridică la mai multe miliarde de euro anual și o evaluare incorectă a **capacității** de a participa la trafic a unui vehicul. Pentru a combate fraudele legate de odometru, înregistrarea kilometrajului în certificatul ITP, împreună cu **obligația** de a prezenta certificatul ITP anterior, ar facilita depistarea măsluirii sau manipulării kilometrajului. **Crearea unei platforme electronice de informații privind vehiculele care protejează datele cu caracter personal și care să cuprindă odometrele și accidente grave în care au fost implicate vehiculele pe tot cuprinsul duratei lor de viață ar contribui, de asemenea, la prevenirea manipulărilor și la accesibilitatea informațiilor importante. În plus**, fraudarea odometrului ar trebui considerată în mod mai sistematic drept

*contravenție* pasibilă de *sanctiune*.

## Amendamentul 26

### Propunere de regulament Considerentul 25

#### *Textul propus de Comisie*

(25) Inspecția tehnică este o componentă a unui sistem de reglementare mai amplu, la care vehiculele participă pe toată durata ciclului lor de viață, de la omologare, trecând prin înmatriculare și inspecții tehnice, până la casare. Dezvoltarea **și** interconectarea bazelor de date electronice **naționale** cu cele ale constructorilor ar **trebui să contribuie, în principiu, la îmbunătățirea eficienței** întregului lanț administrativ **și** la reducerea costurilor **și** a poverilor administrative. **În acest scop, Comisia trebuie să efectueze un studiu privind fezabilitatea, costurile și beneficiile instituirii unei platforme electronice europene care să conțină informațiile despre vehicule.**

#### *Amendamentul*

(25) Inspecția tehnică este o componentă a unui sistem de reglementare mai amplu, la care vehiculele participă pe toată durata ciclului lor de viață, de la omologare, trecând prin înmatriculare și inspecții tehnice, până la casare. Dezvoltarea **și** interconectarea bazelor de date electronice **naționale** cu cele ale constructorilor ar **contribui la îmbunătățirea eficienței** întregului lanț administrativ **și** la reducerea costurilor **și** a poverilor administrative.

## Amendamentul 27

### Propunere de regulament Considerentul 25 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(25a) Întrucât obiectivul prezentului regulament ar trebui să fie încurajarea continuării armonizării și a standardizării inspecției tehnice periodice a vehiculelor, care ar trebui să ducă, în cele din urmă, la crearea unei piețe unice pentru inspecția tehnică periodică din Uniune, cu un sistem de recunoaștere reciprocă a certificatelor ITP, care să permită inspecția vehiculelor în oricare stat membru, Comisia ar trebui să elaboreze un raport privind progresele înregistrate**

***în procesul de armonizare în vederea determinării momentului în care o astfel de recunoaștere reciprocă ar putea fi instituită.***

*Justificare*

*Este nevoie de o foaie de parcurs pentru a obține o recunoaștere reciprocă deplină a certificatelor ITP care ar putea crea o piață unică a inspecției tehnice periodice.*

**Amendamentul 28**

**Propunere de regulament  
Considerentul 26**

*Textul propus de Comisie*

(26) Pentru a **completa** prezentul regulament **cu detalii tehnice**, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene **trebuie** delegată Comisiei, pentru a se **ține** cont, dacă este cazul, de evoluția legislației europene în materie de omologare de tip față de categoriile de vehicule, precum și de necesitatea actualizării anexelor în funcție de cele mai recente progrese tehnice. Este deosebit de important ca, pe parcursul activităților pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

*Amendamentul*

(26) Pentru a **actualiza** prezentul regulament, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene **ar trebui** delegată Comisiei, pentru a se **ține** cont, dacă este cazul, de evoluția legislației europene în materie de omologare de tip față de categoriile de vehicule, precum și de necesitatea actualizării anexelor în funcție de cele mai recente progrese tehnice. Este deosebit de important ca, pe parcursul activităților pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

**Amendamentul 29**

**Propunere de regulament  
Considerentul 29**

*Textul propus de Comisie*

(29) Dat fiind că obiectivul prezentului regulament, și anume crearea unor cerințe

*Amendamentul*

(29) Dat fiind că obiectivul prezentului regulament, și anume crearea unor cerințe

și norme comune minime privind efectuarea ITP la vehiculele înmatriculate pe teritoriul Uniunii, nu poate fi realizat în mod suficient de statele membre și ar putea fi, așadar, mai bine realizat la nivelul Uniunii, Comisia poate lua măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității enunțat la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv.

și norme comune minime privind efectuarea ITP la vehiculele înmatriculate pe teritoriul Uniunii, nu poate fi realizat în mod suficient de statele membre și ar putea fi, așadar, mai bine realizat la nivelul Uniunii, Comisia poate lua măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității enunțat la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv. ***Statele membre pot decide stabilirea de cerințe mai stricte decât standardele minime.***

### Amendamentul 30

#### Propunere de regulament Articolul 1

##### *Textul propus de Comisie*

Prezentul regulament instituie sistemul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor.

##### *Amendamentul*

Prezentul regulament instituie sistemul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor, ***aplicat pe baza unor cerințe și standarde tehnice minime, cu scopul de a asigura un nivel înalt de siguranță rutieră și de protecție a mediului.***

### Amendamentul 31

#### Propunere de regulament Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 1

##### *Textul propus de Comisie*

– autovehicule ***cu cel puțin patru roți, utilizate*** pentru transportul de ***pasageri***, care au, în afara scaunului conducătorului auto, cel mult opt locuri pe scaune – categoria M1;

##### *Amendamentul*

– autovehicule ***concepute și construite în principal*** pentru transportul ***persoanelor și al bagajelor lor***, care au, în afara scaunului conducătorului auto, cel mult opt locuri pe scaune – categoria M1;

##### *Justificare*

*Terminologie adaptată la revizuirea Directivei 2007/46/CE.*

## Amendamentul 32

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 2

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

– autovehicule **concepute și construite în principal** pentru transportul **persoanelor și al bagajelor lor**, care au, în afara scaunului conducătorului auto, mai mult de opt locuri pe scaune – categoriile M2 și M3;

##### *Justificare*

*Terminologie adaptată la revizuirea Directivei 2007/46/CE.*

## Amendamentul 33

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 3

##### *Textul propus de Comisie*

– autovehicule **cu cel puțin patru roți, utilizate de obicei** pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă **admisibilă** care nu **depășește** 3,5 t – categoria N1;

##### *Amendamentul*

autovehicule **concepute și construite în principal** pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă care nu **depășește** 3,5 t – categoria N1;

##### *Justificare*

*Terminologie adaptată la revizuirea Directivei 2007/46/CE.*

## Amendamentul 34

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 4

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

– autovehicule **concepute și construite în principal** pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă care depășește 3,5 t – categoriile N2 și N3;

*Justificare*

*Terminologie adaptată la revizuirea Directivei 2007/46/CE.*

**Amendamentul 35**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 5**

*Textul propus de Comisie*

– remorci **și semiremorci** cu o masă maximă **admisibilă** de 3,5 t – **categoriile O1 și O2**;

*Amendamentul*

remorci **concepute și construite pentru transportul de mărfuri sau de persoane, precum și pentru cazarea de persoane**, cu o masă maximă **mai mare de 750 kg, dar care nu depășește 3,5 t** – **categoria O2**;

*Justificare*

*Terminologie adaptată la revizuirea Directivei 2007/46/CE.*

**Amendamentul 36**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 6**

*Textul propus de Comisie*

– remorci **și semiremorci** cu o masă maximă **admisibilă** mai mare de **3,5 t** – **categoriile O3 și O4**;

*Amendamentul*

– remorci **concepute și construite pentru transportul de mărfuri sau de persoane, precum și pentru cazarea de persoane**, cu o masă maximă mai mare de **3,5 t** – **categoriile O3 și O4**;

*Justificare*

*Terminologie adaptată la revizuirea Directivei 2007/46/CE.*

## Amendamentul 37

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 7

*Textul propus de Comisie*

– *bicicluri sau tricicluri – categoriile L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e;*

*Amendamentul*

*eliminat*

## Amendamentul 38

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 8

*Textul propus de Comisie*

– tractoare cu **roți**, cu viteză maximă **de proiectare** mai mare de **40 km/h** – categoria **T5**.

*Amendamentul*

– tractoare cu **roți din categoria T5, utilizate în principal pe drumurile publice,** cu viteză maximă **prin construcție** mai mare de **40 km/h**.

#### *Justificare*

*Este necesar să se facă o distincție între tractoarele utilizate exclusiv în scopuri agricole și cele care ar putea fi implicate în transportul rutier de mărfuri.*

## Amendamentul 39

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – alineatul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***În plus, statul membru poate extinde obligația efectuării periodice a ITP la alte grupe de vehicule. Statele membre informează Comisia în legătură cu orice decizie de prelungire pe care o adoptă, motivând decizia respectivă.***

#### *Justificare*

*Dacă inspecția periodică a grupelor de vehicule care nu intră încă în domeniul de aplicare al prezentei directive se dovedește necesară, statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a interveni.*



## Amendamentul 40

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – alineatul 2 – liniuța 2

##### *Textul propus de Comisie*

– vehiculelor *care aparțin forțelor* armate, *serviciilor* de pompieri, *serviciilor de protecție* civilă *și serviciilor de urgență sau echipelor de* salvare;

##### *Amendamentul*

– vehiculelor *utilizate de forțele* armate, *serviciile* de pompieri, *serviciile de protecție* civilă *și serviciile de urgență sau echipele de* salvare;

##### *Justificare*

*În anumite cazuri, vehiculele utilizate de forțele armate se află sub leasing sau sub alte forme de închiriere contractuală.*

## Amendamentul 41

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – alineatul 2 – liniuța 4 a (nouă)

##### *Textul propus de Comisie*

##### *Amendamentul*

*– remorci din categoria O2 cu o masă maximă care nu depășește 2,0 tone, fără a include însă remorcile din categoria O2 de tipul rulotelor.*

## Amendamentul 42

### Propunere de regulament

#### Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 5

##### *Textul propus de Comisie*

*5. „bicicluri sau tricicluri” înseamnă orice autovehicul pe două roți, cu sau fără ataș, tricicluri sau cvadricicluri;*

##### *Amendamentul*

*eliminat*

## Amendamentul 43

### Propunere de regulament

#### Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 7

##### *Textul propus de Comisie*

7. „vehicul de epocă” înseamnă orice vehicul care **îndeplinește** toate **condițiile următoare**:

– a fost fabricat în urmă cu minimum 30 de ani;

– este **întreținut prin utilizarea unor piese de schimb care reproduc componentele istorice ale vehiculului**;

– nu a suferit **nicio modificare a** caracteristicilor tehnice **ale componentelor sale principale precum motorul, frânele, direcția ori suspensiile și**

– **are aspectul exterior nemodificat**.

##### *Amendamentul*

7. „vehicul de epocă” înseamnă orice vehicul care **este considerat ca atare de statul membru de înmatriculare sau de unul dintre organismele sale de autorizare desemnate și care îndeplinește** toate **condițiile de mai jos**:

– a fost fabricat **sau înmatriculat pentru prima dată** în urmă cu minimum 30 de ani,

– **tipul său specific, astfel cum este definit de actele legislative ale Uniunii în materie de omologare de tip, nu se mai află în producție**;

– **este păstrat și întreținut într-o stare corectă din punct de vedere istoric și, ca atare, nu a suferit modificări majore ale caracteristicilor tehnice**;

##### *Justificare*

Statele membre ar trebui să aibă o latitudine mai mare la definirea vehiculelor de epocă.

## Amendamentul 44

### Propunere de regulament

#### Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 9

##### *Textul propus de Comisie*

9 „**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*

9. „**inspecție** tehnică auto” înseamnă o verificare **efectuată pentru a garanta că un vehicul poate fi utilizat pe drumurile publice în condiții de siguranță și că** respectă caracteristicile de **siguranță și de mediu cerute** la momentul omologării, al primei înmatriculări sau al punerii în **circulație** ori la momentul postechipării;

### *Justificare*

*Definiția ar trebui clarificată și adaptată scopului inspecției tehnice periodice, care este evaluarea funcționalității sistemelor de siguranță și de mediu. Omologarea de tip ar trebui să fie doar o referință în timp pentru a înțelege care sunt cerințele de siguranță și cele de mediu aplicabile vehiculului. Ar trebui ca aceste cerințe să nu privească piesele sau componentele însele.*

### **Amendamentul 45**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 13**

##### *Textul propus de Comisie*

13. „inspector” înseamnă o persoană autorizată de un stat membru să efectueze ITP într-un centru de inspecție sau în numele unei autorități competente;

##### *Amendamentul*

13. inspector” înseamnă o persoană autorizată de un stat membru **sau de autoritatea competentă a acestuia** să efectueze ITP într-un centru de inspecție sau în numele unei autorități competente;

### *Justificare*

*În unele state membre, competențele asociate cu inspecțiile tehnice sunt de competența autorităților regionale.*

### **Amendamentul 46**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 2**

##### *Textul propus de Comisie*

(2) ITP se efectuează numai de către autoritatea competentă a **unui stat** membru sau de către **centrele de inspecție** autorizate **de statele membre**.

##### *Amendamentul*

(2) ITP se efectuează **în principiu într-un stat membru** numai de către autoritatea competentă a **statului** membru **respectiv** sau de către **un organism public abilitat de stat în acest sens sau de către organisme sau entități desemnate și supravegheate de stat, inclusiv organisme private** autorizate.

### *Justificare*

*Clarificarea faptului că centrele de inspecție dintr-un stat membru sunt responsabile doar cu inspectarea vehiculelor înmatriculate în respectivul stat.*

## Amendamentul 47

### Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Constructorii de vehicule **trebuie să ofere** centrelor de **inspecție** sau, dacă este cazul, **autorității** competente, acces la **informațiile** tehnice necesare pentru ITP, după cum se **stabilește** în anexa I. Comisia **trebuie să adopte** norme detaliate privind procedurile de acces la **informațiile** tehnice din anexa I, în conformitate cu procedura de examinare **menționată** la articolul 16 alineatul (2),

#### *Amendamentul*

(3) Constructorii de vehicule **oferă gratuit** centrelor de **inspecție și fabricanților de echipamente de inspecție** sau, dacă este cazul, **autorității** competente, acces la **informațiile** tehnice necesare pentru ITP, după cum se **stabilește** în anexa I. **În cazul fabricanților de echipamente de inspecție, aceste informații includ informațiile necesare pentru a permite echipamentelor de testare să fie utilizate pentru a face o evaluare de tipul „aprobat/respins” a funcționalității sistemelor de control electronic ale vehiculului.** Comisia **adoptă** norme detaliate privind procedurile de acces la **informațiile** tehnice din anexa I **și examinează fezabilitatea unui punct unic de acces**, în conformitate cu procedura de examinare **menționată** la articolul 16 alineatul (2).

#### *Justificare*

*Este important ca fabricanții echipamentelor de inspecție să aibă acces la datele de care au nevoie pentru a dezvolta echipamente funcționale.*

## Amendamentul 48

### Propunere de regulament Capitolul 3 – titlu

#### *Textul propus de Comisie*

CERINȚE PRIVIND ITP

#### *Amendamentul*

CERINȚE **MINIME** PRIVIND ITP

## Amendamentul 49

### Propunere de regulament

#### Articolul 5 – alineatul 1 – liniuța 1

*Textul propus de Comisie*

– vehiculele din categoriile L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată; apoi, o dată la doi ani și după aceea anual;

*Amendamentul*

*eliminat*

## Amendamentul 50

### Propunere de regulament

#### Articolul 5 – alineatul 1 – liniuța 2

*Textul propus de Comisie*

– vehiculele din categoriile M1, N1 și O2: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată; apoi, o dată la doi ani și după aceea anual;

*Amendamentul*

– vehiculele din categoriile M1, N1 și O2: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată; apoi, o dată la doi ani;

*Justificare*

*O frecvență a inspecțiilor care respectă formula „4+2+2” pentru aceste categorii de vehicule este proporțională cu obiectivele urmărite.*

## Amendamentul 51

### Propunere de regulament

#### Articolul 5 – alineatul 1 – liniuța 3

*Textul propus de Comisie*

– vehiculele din categoria M1 înmatriculate ca taxi sau ambulanță, vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3, T5, O3 și O4: la un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată și ulterior, anual.

*Amendamentul*

– vehiculele din categoria M1 înmatriculate ca taxi sau ambulanță, vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3, O3 și O4: la un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată și ulterior, anual.

## **Amendamentul 52**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul 1 – liniuța 3 a (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***–Vehiculele din categoria T5 utilizate în special pe drumurile publice: la un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată și ulterior, anual.***

## **Amendamentul 53**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul 1 – liniuța 3 b (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***– Alte categorii de vehicule: la intervale definite de statul membru de înmatriculare.***

#### *Justificare*

*Ar trebui să se permită statelor membre să stabilească frecvența inspecțiilor pentru categoriile de vehicule care nu sunt reglementate de alte dispoziții ale articolului 5.*

## **Amendamentul 54**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) Fiecare stat membru are libertatea de a sprijini efectuarea de ITP dacă proprietarul vehiculului decide reducerea la un an a intervalului dintre inspecții. Perioada acordării sprijinului începe cel mai devreme din momentul împlinirii a 10 ani de la prima înmatriculare a vehiculului.***

### *Justificare*

*Prin decizia voluntară a unui proprietar de vehicule de a-și supune vehiculul unei inspecții anuale se poate preconiza o scădere a numărului de accidente și, implicit, a costurilor cauzate de accidente. O parte din aceste economii ar trebui utilizate pentru sprijinirea financiară a acestor măsuri. Este vorba de o procedură care corespunde unui sistem de bonusuri.*

### **Amendamentul 55**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul 1 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1b) Un stat membru poate solicita ca vehiculele din orice clasă înmatriculate pe teritoriul său să fie supuse unor inspecții tehnice periodice mai frecvente.***

### *Justificare*

*Pentru a susține siguranța rutieră, această dispoziție permite oricărui stat membru să aplice inspecții periodice oricărui vehicul. De asemenea, aceasta permite explicit inspecții mai frecvente pentru orice tip de vehicul.*

### **Amendamentul 56**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(2) Dacă un vehicul din categoria M1 sau N1 atinge sau depășește un kilometraj de 160 000 km la prima ITP de după prima înmatriculare, trebuie supus ulterior unei ITP anuale.***

***eliminat***

### *Justificare*

*Dispoziția propusă introduce un risc legat de manipularea odometrelor.*

## Amendamentul 57

### Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Deținătorul certificatului de înmatriculare poate solicita centrului de inspecție sau, dacă este cazul, autorității competente să efectueze ITP în timpul unei perioade care începe la începutul lunii care precede luna datei de aniversare menționate la alineatul (1) și se încheie la sfârșitul celei de-a doua luni care urmează acestei date, fără ca acest lucru să afecteze data următoarei ITP.

#### *Amendamentul*

(3) Deținătorul certificatului de înmatriculare poate solicita centrului de inspecție sau, dacă este cazul, autorității competente **sau organismelor sau instituțiilor certificate și supervizate de stat**, să efectueze ITP în timpul unei perioade care începe la începutul lunii care precede luna datei de aniversare menționate la alineatul (1) și se încheie la sfârșitul celei de-a doua luni care urmează acestei date, fără ca acest lucru să afecteze data următoarei ITP.

#### *Justificare*

*Este esențial ca un vehicul să aibă în permanență la bord un certificat ITP valabil. Asigurarea flexibilității pentru realizarea inspecției periodice până după data aniversării primei înmatriculări nu poate fi acceptată reciproc de toate statele membre și ar putea duce la sancțiuni nejustificate pentru operatorii de transport rutier comercial.*

## Amendamentul 58

### Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 4 – liniuța 3

#### *Textul propus de Comisie*

**– în cazul schimbării deținătorului certificatului de înmatriculare al vehiculului.**

#### *Amendamentul*

**eliminat**

#### *Justificare*

*În cazul reînmatriculării, ar trebui să se permită proprietarilor de vehicule să se bazeze pe inspecția tehnică auto în vigoare. Aspectul transfrontalier al reînmatriculării este reglementat de amendamentul 26.*



## Amendamentul 59

### Propunere de regulament

#### Articolul 5 – alineatul 4 – liniuța 3 a (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**– atunci când vehiculul a ajuns la un kilometraj de 160 000 km.**

## Amendamentul 60

### Propunere de regulament

#### Articolul 6 – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) ITP acoperă domeniile menționate în anexa II la punctul 2.

(1) ITP acoperă **cel puțin** domeniile menționate în anexa II la punctul 2.

*Justificare*

*Trebuie clarificat faptul că este vorba de cerințe minime.*

## Amendamentul 61

### Propunere de regulament

#### Articolul 6 – alineatul 2

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(2) Pentru fiecare domeniu **menționat** la alineatul (1), **autoritățile** competente din statele membre sau centrele de **inspecție** efectuează o ITP care acoperă cel **puțin** elementele **și** utilizează metoda aplicabilă **inspecției** acelor elemente, după cum se precizează **în anexa II** la punctul 3.

(2) Pentru fiecare domeniu **menționat** la alineatul (1), **autoritățile** competente din statele membre sau centrele de **inspecție** efectuează o ITP care acoperă cel **puțin** elementele **și** utilizează metoda aplicabilă **pentru inspectarea** acelor elemente, după cum se precizează la punctul 3 **din anexa II, sau o metodă alternativă echivalentă aprobată de o autoritate competentă.**

*Justificare*

*Metodele de inspectare de mai sus sunt cerințe minime sub forma unor recomandări. Pot fi aplicate alternativ sau complementar și alte metode de inspectare echivalente sau mai bune, pentru a lua în considerare astfel posibilele evoluții în materie de inspectare sau legate de*

vehicul și sistemele sale electronice.

## Amendamentul 62

### Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

(1) Centrul de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă care a efectuat ITP la un vehicul eliberează un certificat ITP aceluși vehicul, conținând cel puțin elementele prevăzute în anexa IV.

*Amendamentul*

(1) Centrul de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă care a efectuat ITP la un vehicul eliberează un certificat ITP aceluși vehicul, **care trebuie să fie disponibil și în format electronic**, conținând cel puțin elementele prevăzute în anexa IV. **În acest scop, Comisia elaborează o formă standard la nivelul Uniunii Europene a inspecțiilor tehnice periodice.**

## Amendamentul 63

### Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 2

*Textul propus de Comisie*

(2) Centrul de **inspecție** sau, dacă este cazul, autoritatea competentă furnizează certificatul ITP persoanei care prezintă vehiculul la **inspecție** sau, în cazul **certificatelor ITP electronice**, o **copie certificată a acestui certificat, în format imprimat**.

*Amendamentul*

(2) **Imediat ce inspecția este încheiată în mod satisfăcător**, centrul de **inspecție** sau, dacă este cazul, autoritatea competentă furnizează certificatul ITP persoanei care prezintă vehiculul la **inspecție** sau, în cazul **în care certificatul este în formă electronică, îi furnizează o versiune imprimată a acestuia**.

## Amendamentul 64

### Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2a) În cazul în care se primește o cerere de reînmatriculare a unui vehicul, iar vehiculul provine din alt stat membru,**

*autoritățile de înmatriculare recunosc certificatul ITP după ce verifică validitatea sa în momentul reînmatriculării. Recunoașterea acoperă aceeași perioadă ca cea stabilită în certificatul original, cu excepția cazului în care perioada de valabilitate inițială este mai mare decât durata maximă legală în statul membru în care este reînmatriculat vehiculul. În acest caz, valabilitatea este redusă și calculată de la data la care a fost certificatul ITP inițial al vehiculului. Înaintea datei de intrare în vigoare a prezentului regulament, statele membre își comunică formatul certificatului ITP recunoscut de autoritățile lor competente, precum și instrucțiunile privind modalitatea de verificare a autenticității acestuia.*

#### *Justificare*

*Pentru a facilita reînmatricularea autovehiculelor la nivelul Uniunii, prezentul amendament introduce un sistem de recunoaștere reciprocă a certificatelor ITP între statele membre, aplicabil de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.*

## **Amendamentul 65**

### **Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 4**

#### *Textul propus de Comisie*

(4) În scopul verificării odometrului **și** dacă această **informație** nu a fost comunicată electronic după ITP anterioară, inspectorul solicită persoanei care aduce vehiculul la **inspecție** să prezinte certificatul emis cu ocazia ITP anterioare.

#### *Amendamentul*

(4) În scopul verificării odometrului dacă **vehiculul este echipat cu un asemenea echipament, și, dacă** această **informație** nu a fost comunicată electronic după ITP anterioară, inspectorul solicită persoanei care aduce vehiculul la **inspecție** să prezinte certificatul emis cu ocazia ITP anterioare, **dacă certificatul nu a fost eliberat în format electronic.**

## Amendamentul 66

### Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 5

#### *Textul propus de Comisie*

(5) Rezultatele ITP se notifică autorității de înmatriculare a autovehiculului. Notificarea conține informațiile menționate în certificatul ITP.

#### *Amendamentul*

(5) Rezultatele ITP se notifică **fără întârziere pe cale electronică** autorității de înmatriculare a vehiculului. Notificarea conține informațiile menționate în certificatul ITP.

#### *Justificare*

*Din motive de securitate și de eficiență a documentelor, raportul inspecției ar trebui să fie întotdeauna electronic și să nu fie solicitat persoanei care prezintă vehiculul la inspecție, care adesea nu este proprietarul vehiculului. Aceasta ar trebui să se aplice și în ceea ce privește accesul autorităților de ordine publică pe parcursul controalelor tehnice în trafic.*

## Amendamentul 67

### Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

(2) În cazul deficiențelor majore, autoritatea competentă decide asupra condițiilor în care un vehicul poate fi utilizat înainte de reefectuarea ITP. Se realizează o nouă ITP în termen de șase săptămâni de la ITP inițială.

#### *Amendamentul*

(2) În cazul deficiențelor majore, autoritatea competentă **națională poate** decide asupra condițiilor în care un vehicul poate fi utilizat înainte de reefectuarea ITP. Se realizează o nouă ITP în termen de șase săptămâni de la ITP inițială.

#### *Justificare*

*Conform principiului subsidiarității, imobilizarea vehiculelor ține de competența statelor membre, prin urmare, trebuie lăsată la latitudinea autorităților naționale competente.*

## Amendamentul 68

### Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

(3) În cazul **deficiențelor** periculoase,

#### *Amendamentul*

(3) În cazul **deficiențelor** periculoase,

vehiculului *nu i se permite să circule pe drumuri publice și certificatul de înmatriculare se retrage în conformitate cu articolul 3a din Directiva XXX a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule* până la remedierea deficiențelor și la emiterea unui nou certificat ITP în care se atestă capacitatea vehiculului de a circula pe drumurile publice.

*statul membru sau autoritatea competentă poate interzice sau restricționa utilizarea vehiculului până la remedierea tuturor deficiențelor periculoase.*

#### *Justificare*

*Retragerea certificatului de înmatriculare nu este adecvată, întrucât înmatricularea este un proces separat și complex care nu este întotdeauna conceput pentru a limita utilizarea vehiculelor. În anumite state membre, retragerea certificatului de înmatriculare poate fi adecvată, în altele, un proces de interdicție este mai potrivit pentru a ajunge la rezultate similare pozitive în materie de siguranță rutieră. Statele membre trebuie să poată utiliza cele mai eficiente metode fără a risipi sume mari de bani pentru a ajunge la același rezultat.*

### **Amendamentul 69**

#### **Propunere de regulament Articolul 10 – paragraful 1**

##### *Textul propus de Comisie*

Centrul de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă a statului membru care a efectuat ITP la un vehicul înmatriculat pe teritoriul său emite o dovadă fiecărui vehicul care a trecut cu succes o atare inspecție. Dovada trebuie să indice data următoarei ITP.

##### *Amendamentul*

Centrul de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă a statului membru care a efectuat ITP la un vehicul înmatriculat pe teritoriul său emite o dovadă fiecărui vehicul care a trecut cu succes o atare inspecție. Dovada trebuie să indice data următoarei ITP. ***Nu trebuie eliberată nicio dovadă a inspecției tehnice auto dacă este posibil să se indice în documentul de înregistrare a vehiculului faptul că inspecția tehnică auto a fost efectuată și data următoarei inspecții de acest gen.***

#### *Justificare*

*În conformitate cu modificările la Directiva 1999/37/UE (privind documentele de înregistrare a vehiculului), care este în prezent examinată de Parlamentului European, nu este necesară*

*eliberarea unui document separat ca dovadă a realizării inspecției tehnice auto dacă există un tabel adecvat în documentul de înregistrare a vehiculului în care să înregistreze perioada de valabilitate a inspecției tehnice auto și data următoarei inspecții. Aceasta înseamnă că centrele de testare și autoritățile competente nu trebuie să elibereze un document separat ca dovadă a efectuării inspecției tehnice, pe care utilizatorii vehiculelor să trebuiască să îl aibă asupra lor.*

## **Amendamentul 70**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 10 – paragraful 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***În cazul în care vehiculul face parte dintr-o categorie de vehicule care nu fac obiectul înmatriculării în statul membru în care au fost puse în folosință, dovada inspecției se afișează pe vehicul, la vedere.***

## **Amendamentul 71**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 10 – paragraful 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Fiecare stat membru recunoaște dovada emisă în conformitate cu primul paragraf.

Fiecare stat membru recunoaște dovada emisă ***de un alt stat membru*** în conformitate cu primul paragraf ***sau o mențiune corespunzătoare în certificatul de înmatriculare al vehiculului, dacă a fost eliberată pentru un vehicul înmatriculat în statul membru respectiv.***

## **Amendamentul 72**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 11 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) Echipamentele și infrastructura utilizate la inspecțiile tehnice auto respectă cerințele tehnice minime stabilite în anexa V.

(1) Echipamentele și infrastructura utilizate la inspecțiile tehnice auto respectă ***cel puțin*** cerințele tehnice minime stabilite în anexa V.

### **Amendamentul 73**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 11 – alineatul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1a) Centrele de inspecție în care inspectorii realizează inspecțiile tehnice auto sunt autorizate de statul membru sau de autoritatea sa competentă.**

*Justificare*

*Centrele de inspecție pentru inspecțiile tehnice auto trebuie să fie autorizate de un stat membru sau de autoritatea sa competentă.*

### **Amendamentul 74**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 11 – alineatul 1 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1b) În cazul centrelor de inspecție recunoscute deja de statele membre înaintea intrării în vigoare a prezentului regulament, se impune o reverificare privind îndeplinirea standardelor minime după cel puțin cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.**

### **Amendamentul 75**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 11 – alineatul 2 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2a) Pentru a îndeplini cerințele minime de management al calității, centrele de inspecție respectă cerințele statului membru de autorizare. Centrele de inspecție asigură obiectivitatea și nivelul**

***înalt de calitate ale inspecției vehiculelor.***

*Justificare*

*Centrele de inspecție tehnică auto, private sau publice, trebuie să îndeplinească cerințele minime pentru a asigura un bun management al calității. Ele trebuie să fie obiective și să asigure un nivel înalt de calitate al inspecției vehiculelor.*

## **Amendamentul 76**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 12 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) ITP se efectuează de către inspectori care îndeplinesc cerințele minime de competență și formare stabilite în anexa VI.

*Amendamentul*

(1) ITP se efectuează de către inspectori care îndeplinesc cerințele minime de competență și formare stabilite în anexa VI. ***Statele membre pot introduce cerințe suplimentare în materie de competență și formare.***

*Justificare*

*Cerințele de competență și formare enumerate în anexa VI sunt cele minime, iar statele membre pot institui cerințe suplimentare.*

## **Amendamentul 77**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 12 – alineatul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) Statele membre impun măsuri privind formarea adecvată a inspectorilor, în conformitate cu cerințele de calificare.***

*Justificare*

*Statele membre trebuie să încurajeze formarea adecvată în conformitate cu cerințele de calificare.*



## Amendamentul 78

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

(2) *Statele membre* eliberează un certificat inspectorilor care îndeplinesc cerințele minime de competență și formare. Acest certificat conține cel puțin informațiile menționate în anexa VI la punctul 3.

#### *Amendamentul*

(2) *Autoritățile competente sau, după caz, centrele de formare omologate* eliberează un certificat inspectorilor care îndeplinesc cerințele minime de competență și de formare. Acest certificat conține cel puțin informațiile menționate în anexa VI la punctul 3.

#### *Justificare*

*Condiția propusă ca statele membre să elibereze un certificat inspectorilor care îndeplinesc cerințele minime ar fi prea restrictivă pentru statele membre. Centrele de formare pot, de asemenea, să furnizeze un astfel de certificat.*

## Amendamentul 79

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Inspectorii care sunt deja angajați de autoritățile competente ale statelor membre sau de un centru de inspecție la data aplicării prezentului regulament sunt exceptați de la cerințele prevăzute în anexa VI la punctul I. Statele membre eliberează acestor inspectori un certificat de echivalență.

#### *Amendamentul*

(3) Inspectorii care sunt deja angajați *sau autorizați* de autoritățile competente ale statelor membre sau de un centru de inspecție la data aplicării prezentului regulament sunt exceptați de la cerințele prevăzute în anexa VI la punctul I. Statele membre eliberează acestor inspectori un certificat de echivalență.

## Amendamentul 80

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 4 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

*(4a) O persoană care a efectuat lucrări de reparație sau de întreținere a unui vehicul*

*nu este implicată în calitate de inspector la realizarea unei inspecții tehnice periodice ulterioare a aceluiași vehicul, exceptând situația când organismul de supraveghere a atestat posibilitatea garantării unui nivel înalt de obiectivitate. Statele membre pot dispune cerințe mai stricte în ceea ce privește separarea activităților.*

*Justificare*

*Pentru a consolida independența inspectorilor este necesar să se garanteze că aceeași persoană nu este implicată atât în repararea sau întreținerea vehiculului înainte de inspecție, cât și în inspecția propriu-zisă.*

**Amendamentul 81**

**Propunere de regulament  
Articolul 12 – alineatul 5**

*Textul propus de Comisie*

(5) Centrul de inspecție informează persoana care prezintă vehiculul la inspecție cu privire la **reparațiile care trebuie efectuate** și nu modifică rezultatele inspecției în scopuri comerciale.

*Amendamentul*

(5) Centrul de inspecție informează persoana care prezintă vehiculul la inspecție, **respectiv atelierul de reparații auto** cu privire la **deficiențele identificate la vehicul** și nu modifică rezultatele inspecției în scopuri comerciale.

*Justificare*

*Clarificare a sarcinilor diferite ale inspectorului (identificarea deficiențelor) și ale atelierului de reparație (executarea reparațiilor pentru eliminarea deficiențelor).*

**Amendamentul 82**

**Propunere de regulament  
Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**Statele membre se asigură că centrele de inspecție de pe teritoriul lor sunt supravegheate.**

### *Justificare*

*Pentru a se asigura un nivel înalt de calitate a inspecției vehiculelor, centrele de inspecție trebuie supravegheate.*

### **Amendamentul 83**

#### **Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 2**

##### *Textul propus de Comisie*

(2) Centrele de inspecție operate direct de o autoritate competentă sunt exceptate de la cerințele referitoare la autorizare și supraveghere.

##### *Amendamentul*

(2) Centrele de inspecție operate direct de o autoritate competentă **a unui stat membru** sunt exceptate de la cerințele referitoare la autorizare și supraveghere.

### *Justificare*

*Se urmărește clarificarea faptului că exceptarea de la autorizare și supraveghere se aplică numai centrelor de inspecție operate direct de statele membre.*

### **Amendamentul 84**

#### **Propunere de regulament Articolul 15**

##### *Textul propus de Comisie*

Comisia trebuie să examineze  **fezabilitatea, costurile și beneficiile instituirii** unei platforme electronice de informații privind vehiculele prin intermediul  **căreia să se schimbe** informații privind datele legate de  **ITP** între autoritățile competente ale statelor membre responsabile de inspecția, înmatricularea și omologarea vehiculelor, centrele de inspecție și constructorii de vehicule.

##### *Amendamentul*

Comisia examinează  **care este modul cel mai eficient și eficace de instituire a** unei platforme electronice de informații privind vehiculele  **folosind soluțiile IT existente care au fost deja implementate în domeniul schimburilor internaționale de date, în vederea reducerii la minimum a costurilor și a evitării suprapunerilor. Se analizează modul optim de realizare a unor legături între sistemele naționale existente,** prin intermediul  **cărora să se facă schimb** de informații privind datele legate de  **inspecția tehnică și kilometrajele indicate de odometre** între autoritățile competente ale statelor membre responsabile de inspecția, înmatricularea și omologarea vehiculelor, centrele de inspecție,  **producătorii de echipamente de**

*inspecție și constructorii de vehicule.*

*Comisia examinează totodată colectarea și stocarea datelor privind siguranța deja disponibile în ceea ce privește vehiculele implicate în accidente grave. Aceste date ar trebui să conțină cel puțin informații legate de elementele de siguranță înlocuite și reparate.*

*Aceste informații privind trecutul unui vehicul ar trebui să fie puse la dispoziția inspectorilor care evaluează vehiculele și, cu păstrarea anonimității, a statelor membre pentru a le ajuta să planifice și să aplice măsuri menite să sporească siguranța rutieră, precum și la dispoziția deținătorului certificatului de înmatriculare sau a proprietarului vehiculului.*

Pe baza examinării, Comisia trebuie să înainteze și să evalueze diverse opțiuni strategice, inclusiv posibilitatea de eliminare a cerinței referitoare la dovada inspecției, prevăzută la articolul 10. În termen de doi ani de la data aplicării prezentului regulament, Comisia trebuie să prezinte Parlamentului European și Consiliului rezultatele examinării, însoțite de o propunere legislativă, dacă este cazul.

Pe baza examinării, Comisia înaintează și evaluează diverse opțiuni strategice, inclusiv posibilitatea de eliminare a cerinței referitoare la dovada inspecției, prevăzută la articolul 10, și crearea unui sistem de schimb de informații între statele membre, în cazul vânzărilor transfrontaliere de vehicule, cu privire la kilometrajele vehiculelor respective și la accidentele grave suferite de acestea în cursul exploatării lor. În termen de doi ani de la data aplicării prezentului regulament, Comisia trebuie să prezinte Parlamentului European și Consiliului rezultatele examinării, însoțite de o propunere legislativă, dacă este cazul.

## **Amendamentul 85**

### **Propunere de regulament Articolul 17**

#### *Textul propus de Comisie*

Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu dispozițiile de la **articolul 19**, în

#### *Amendamentul*

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

următoarele scopuri:

– **a actualiza** articolul 2 alineatul (1) și articolul 5 alineatele (1) și (2), după caz, **pentru a ține seama de modificările aduse** categoriilor de vehicule, generate de modificarea textelor legislative menționate la **articolul 3 alineatul (1)**;

– **a actualiza anexelor din perspectiva evoluțiilor de ordin tehnic sau cu scopul de a ține seama de modificarea legislației internaționale sau a Uniunii.**

**următoarele:**

**(a) categoriile de vehicule de la** articolul 2 alineatul (1) și articolul 5 alineatele (1) și (2), după caz, **în cazul în care se aduc modificări** categoriilor de vehicule, generate de modificarea textelor legislative **privind omologarea de tip** menționate la **articolul 2 alineatul (1), fără a afecta amploarea sau frecvența inspecțiilor;**

**(b) anexa II punctul 3 în ceea ce privește metodele de inspecție și motivele respingerii și anexa V în cazul disponibilității unor metode de inspecție mai eficiente și mai eficace, precum și anexa I în cazul în care sunt necesare informații suplimentare pentru efectuarea ITP;**

**(c) anexa II punctul 3, în ceea ce privește lista elementelor supuse inspecției, metodele de inspecție și motivele respingerii, anexa III în ceea ce privește evaluarea deficiențelor și anexa V, pentru a le adapta la evoluția legislației Uniunii privind siguranța și mediul, precum și anexa I în cazul în care sunt necesare informații suplimentare pentru efectuarea ITP.**

## Amendamentul 86

### Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 2

*Textul propus de Comisie*

(2) **Delegarea competenței menționate** la articolul 17 **se acordă pe durată nedeterminată**, începând de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

*Amendamentul*

(2) **Competența de a adopta acte delegate prevăzută** la articolul 17 **este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani**, începând de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. **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 perioade 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.*

## **Amendamentul 87**

### **Propunere de regulament Articolul 18 b**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

#### **Articolul 18b**

##### **Raportarea cu privire la vehiculele cu două sau trei roți**

*Până cel târziu la data de [trei ani de la data publicării prezentului regulament], Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind includerea vehiculelor cu două sau trei roți în domeniul de aplicare al prezentului regulament. În raport se evaluează siguranța rutieră din Uniune în cazul acestei categorii de vehicule. În special, Comisia compară situația siguranței rutiere în cazul acestei categorii de vehicule din statele membre care efectuează ITP pentru această categorie de vehicule și din acele state membre care nu supun inspecției această categorie de vehicule, pentru a determina dacă ITP efectuată în cazul vehiculelor cu două sau trei roți este proporțională cu obiectivele stabilite pentru siguranța rutieră. Raportul este însoțit, după caz, de propuneri legislative.*

## Amendamentul 88

### Propunere de regulament Articolul 19 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

(2) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că manipularea sau fraudarea odometrului este considerată o contravenție pasibilă de sancțiuni eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.

#### *Amendamentul*

(2) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că manipularea sau fraudarea **componentelor și sistemelor vehiculelor care au legătură cu respectarea cerințelor de siguranță și de mediu sau a** odometrului este considerată o contravenție pasibilă de sancțiuni eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii **și pentru a asigura acuratețea kilometrajelor indicate de odometru pe parcursul întregii durate de viață a unui vehicul.**

#### *Justificare*

*Este esențial ca statele membre să ia toate măsurile necesare pentru a asigura că kilometrajele indicate de odometru sunt fiabile și precise pe parcursul întregii durate de viață a unui vehicul, recunoscând că perioada dintre data înmatriculării și prima inspecție tehnică este cea în care probabilitatea fraudării odometrului este cea mai ridicată.*

## Amendamentul 89

### Propunere de regulament Anexa I – partea 5 – punctul 5.3 – liniuța 8 a (nouă)

| <i>Textul propus de Comisie</i> | <i>Amendamentul</i>                          |
|---------------------------------|--|
|                                 | <b>- Presiunea recomandată a anvelopelor</b> |

#### *Justificare*

*Această informație este indicată pe eticheta vehiculului, precum și în manualul proprietarului vehiculului. Aceasta va reprezenta reperul în raport cu care inspectorii vor stabili dacă anvelopele sunt umflate în mod corespunzător.*

## Amendamentul 90

### Propunere de regulament

#### Anexa II – partea 1 – punctul 4 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***În cazul în care nu este posibilă efectuarea inspecției unui vehicul utilizând o metodă de inspecție recomandată stabilită în prezenta anexă, centrul de inspecție poate efectua inspecția în conformitate cu o metodă alternativă care a fost aprobată în scris de autoritatea competentă corespunzătoare. Autoritatea competentă trebuie să se asigure că vor fi respectate standardele de siguranță și de mediu.***

*Justificare*

*Inspecția vehiculelor speciale precum macaralele mobile poate necesita metode specifice de inspecție care ar trebui permise, dacă sunt aprobate de autoritatea competentă.*

## Amendamentul 91

### Propunere de regulament

#### Anexa II – partea 3 – punctul 1.8 – litera a

*Textul propus de Comisie*

1.8 Lichid de frână

Măsurarea temperaturii de fierbere sau a conținutului de apă

(a) Temperatură de fierbere prea joasă a lichidului de frână ***sau conținut de apă prea mare***

*Amendamentul*

1.8 Lichid de frână

Măsurarea temperaturii de fierbere sau a conținutului de apă

(a) Temperatură de fierbere prea joasă a lichidului de frână

*Justificare*

*Este important să se asigure verificarea corectă a lichidului de frână, pentru a evita rezultatele înșelătoare sau chiar periculoase.*



## Amendamentul 92

### Propunere de regulament

#### Anexa II – partea 3 – punctul 3.3 – litera a

##### *Textul propus de Comisie*

3.3. Oglinzi sau dispozitive retrovizoare

Inspecție vizuală.

(a) Oglindă sau dispozitiv lipsă sau nemontat în conformitate cu cerințele(1).

##### *Amendamentul*

3.3. Oglinzi sau dispozitive retrovizoare

Inspecție vizuală.

(a) Oglindă sau dispozitiv lipsă sau nemontat în conformitate cu cerințele(1), ***inclusiv cele menționate în Directiva 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate.***

##### *Justificare*

*În raportul său către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate, Comisia a subliniat faptul că cele mai multe state membre nu dispun de informații detaliate referitoare la numărul vehiculelor care sunt respinse în cadrul inspecțiilor tehnice pentru că nu respectă cerințele de postechipare. Aceste cerințe de postechipare sunt totuși esențiale pentru siguranța rutieră și ar trebui incluse ca parte a inspecțiilor.*

## Amendamentul 93

### Propunere de regulament

#### Anexa II – partea 3 – subpunctul 4.1.2

##### *Textul propus de Comisie*

4.1.2. Aliniere

Se determină centrul de focalizare orizontal al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul unui

Centrul de focalizare al unui far nu se încadrează în limitele stabilite în cerințe.

dispozitiv *sau ecran* de focalizare a luminii.

*Amendamentul*

4.1.2. Aliniere

Se determină centrul de focalizare orizontal *și vertical* al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii *și al unui dispozitiv electronic de comandă pentru a controla funcționalitatea dinamică, după caz.*

Centrul de focalizare al unui far nu se încadrează în limitele stabilite în cerințe.

**Amendamentul 94**

**Propunere de regulament**

**Anexa II – partea 3 – subpunctul 4.1.3**

*Textul propus de Comisie*

4.1.3. Comutare

Inspecție vizuală și funcțională.

(a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele(1) (număr de faruri iluminate concomitent)

(b) Funcționarea dispozitivului de comandă afectată.

*Amendamentul*

4.1.3. Comutare

Inspecție vizuală și funcțională *și cu ajutorul unui dispozitiv de comandă electronic, după caz.*

(a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele(1) (număr de faruri iluminate concomitent)

(b) Funcționarea dispozitivului de comandă afectată.

## Amendamentul 95

### Propunere de regulament

#### Anexa II – partea 3 – subpunctul 4.1.5

##### *Textul propus de Comisie*

4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)

Inspecție vizuală și în timpul funcționării, ***dacă este posibil.***

(a) Nefuncționarea dispozitivului.

(b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto.

##### *Amendamentul*

4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)

Inspecție vizuală și în timpul funcționării ***și cu ajutorul unui dispozitiv de comandă electronic, după caz.***

(a) Nefuncționarea dispozitivului.

(b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto.

## Amendamentul 96

### Propunere de regulament

#### Anexa II – partea 3 – subpunctul 4.3.2

##### *Textul propus de Comisie*

4.3.2. Comutare

Inspecție vizuală și funcțională.

(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele.

(b) Funcție sau dispozitiv de comandă defect.

##### *Amendamentul*

Comutare ***lampă de stop – lampă pentru frâna de urgență***

Inspecție vizuală și funcțională ***cu ajutorul unui dispozitiv de comandă electronic***

(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele.

*pentru a varia valoarea  
senzorului pedalei de  
frână și a verifica, prin  
observație,  
funcționalitatea lămpii  
pentru frâna de urgență.*

(b) Funcție sau dispozitiv  
de comandă defect.

*(ba) Lampa pentru frâna  
de urgență nu  
funcționează sau nu  
funcționează corect.*

#### *Justificare*

*Ar trebui folosit un dispozitiv de comandă electronic pentru a genera semnale ale senzorului pedalei de frână în vederea verificării funcționalității corecte a lămpii pentru frâna de urgență (inclusiv a acționării automate a lămpii de avarie), care este, ulterior, verificată prin observație directă.*

### **Amendamentul 97**

#### **Propunere de regulament**

#### **Anexa II – partea 3 – subpunctul 4.5.2**

##### *Textul propus de Comisie*

4.5.2 Aliniere (X)(2)

Funcțională și cu ajutorul  
unui dispozitiv de  
focalizare a luminii

Deviere a lămpii de ceață  
față de la orientarea  
orizontală în momentul în  
care modelul de lumină  
are o linie întreruptă.

##### *Amendamentul*

4.5.2 Aliniere (X)(2)

Funcțională și cu ajutorul  
unui dispozitiv de  
focalizare a luminii

Deviere a lămpii de ceață  
față de la orientarea  
orizontală **și verticală** în  
momentul în care modelul  
de lumină are o linie  
întreruptă.

### **Amendamentul 98**

#### **Propunere de regulament**

#### **Anexa II – partea 3 – subpunctul 5.2.2**

*Textul propus de Comisie*

|              |   |   |
|--------------|---|---|
| 5.2.2. Jante | Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal. | (a) Sudură fisurată sau defectă.<br><br>(...) |
|--------------|---|---|

*Amendamentul*

|              |   |  |
|--------------|---|--|
| 5.2.2. Jante | Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal. | (a) Sudură fisurată sau defectă.<br><br>(...)<br><br><b>(da) Roata nu este compatibilă cu butucul.</b> |
|--------------|---|--|

*Justificare*

*Există preocupări serioase legate de răspundere și de siguranță legate de jante avariate sau care nu corespund standardelor, jantele fiind montate pe punți non-standard. Inspecția jantelor care nu sunt în conformitate cu butucul roții ar trebui tratată ca element esențial de siguranță și, prin urmare, acestea ar trebui incluse în lista elementelor care trebuie verificate în timpul inspecției tehnice.*

**Amendamentul 99**

**Propunere de regulament**

**Anexa II – partea 3 – subpunctul 5.2.3**

*Textul propus de Comisie*

|                 |  |
|-----------------|--|
| 5.2.3. Anvelope | Inspecție vizuală a întregii anvelope fie prin rotirea roții în aer și cu vehiculul pe un elevator sau pe canal, fie prin împingerea vehiculului înainte și înapoi deasupra canalului. |
|-----------------|--|

*Amendamentul*

|                 |   |
|-----------------|---|
| 5.2.3. Anvelope | Inspecție vizuală a întregii anvelope fie prin rotirea roții în aer și cu vehiculul pe un elevator sau pe |
|-----------------|---|

canal, fie prin împingerea vehiculului înainte și înapoi deasupra canalului.

***Folosirea unui manometru pentru a măsura presiunea anvelopelor și a o compara cu valorile indicate de constructor.***

*Justificare*

*Presiunea unei anvelope nu poate fi verificată fără un manometru. Inspectorul va trebui să compare măsura în care presiunea anvelopei este conformă cu presiunea recomandată de constructorul vehiculului.*

## **Amendamentul 100**

### **Propunere de regulament**

#### **Anexa II – partea 3 – subpunctul 8.2.1.2**

*Textul propus de Comisie*

8.2.1.2 Emisii gazoase

Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele(1). ***În mod alternativ, pentru vehiculele echipate cu sisteme corespunzătoare de diagnosticare la bord, funcționarea corectă a sistemului de evacuare poate fi verificată prin citirea corespunzătoare a dispozitivului OBD și prin verificări ale funcționării corecte a sistemului OBD ca alternativă la măsurarea emisiilor cu motorul la ralanti în conformitate cu specificațiile producătorului și cu alte cerințe(1).***

(a) Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de constructor,

(b) fie, în cazul în care

aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc,

i) pentru vehiculele care nu sunt controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor:

– 4,5% sau

– 3,5%

în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe(1).

ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor,

– la ralanti: 0,5%

– la turație ridicată la ralanti: 0,3%

sau

– la ralanti: 0,3%<sup>6</sup>

– la turație ridicată la ralanti: 0,2%

în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe(1).

(c) Lambda nu se încadrează în seria de valori de  $1 \pm 0,03$  sau nu este conform cu precizările producătorului

(d) Citirea OBD care indică o funcționare defectuoasă semnificativă.

#### *Amendamentul*

8.2.1.2 Emisii gazoase

Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele(1). **Testul țevii**

(a) Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de

**de eşapament reprezintă în toate cazurile metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare, chiar dacă este combinat cu OBD.**

**În cazul vehiculelor echipate cu OBD în conformitate cu cerințele(1), citirea informațiilor OBD și verificări (stare) ale funcționării corecte a sistemului OBD la ralanti în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe(1).**

**Măsurători ale nivelurilor de NOx cu ajutorul unui echipament adecvat/analizor de gaze adecvat echipat, folosind metodele existente de testare la nivelul țevii de eşapament.**

constructor,

(b) fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc,

i) pentru vehiculele care nu sunt controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor:

– 4,5% sau

– 3,5%

în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe(1).

ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor,

– la ralanti: 0,5%

– la turație ridicată la



ralanti: 0,3%

sau

– la ralanti: 0.3%<sup>6</sup>

– la turație ridicată la  
ralanti: 0.2%

*sau*

– *la ralanti: 0,2%<sup>(6a)</sup>*

– *la turație ridicată la  
ralanti: 0,1%<sup>(6a)</sup>*

în funcție de data primei  
înmatriculări sau utilizări  
menționate în cerințe(1).

(c) Lambda nu se  
încadrează în seria de  
valori de  $1 \pm 0,03$  sau nu  
este conform cu  
precizările producătorului

(d) Citirea OBD care  
indică o funcționare  
defectuoasă semnificativă  
*cu motorul la ralanti.*

*Nivelul de NOx nu este  
conform cerințelor sau  
depășește nivelurile  
specifice stabilite de  
constructor.*

---

*<sup>(6a)</sup> Omologat în conformitate cu limitele din tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau înmatriculat prima dată ori pus în circulație după 1 iulie 2007 (euro 5).*

## Amendamentul 101

### Propunere de regulament

#### Anexa II – partea 3 – subpunctul 8.2.2.2

| <i>Textul propus de Comisie</i>  |   |   |
|--|---|---|
| 8.2.2.2 Opacitate  |   |   |
| Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 | (a) măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere | (a) Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima |

|                                     |   |   |
|-------------------------------------|---|---|
| sunt exonerate de această obligație | (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării), cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat;  | dată după data menționată în cerințe(1),  |
|                                     | (b) condiționarea prealabilă a vehiculului:   | opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului fixată pe vehicul;                          |
|                                     | 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, |
|                                     | 2. Cerințele specifice condiționării prealabile:  | pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m <sup>-1</sup> ,   |
|                                     | (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 | pentru motoare supraalimentate: 3,0 m <sup>-1</sup> ,   |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | de răcire a motorului.  |  |
|  | (ii) Sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.   | sau, pentru vehiculele identificate în cerințe(1) sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe(1), |
|  | (c) Procedura de încercare:   | 1,5 m <sup>-1 7</sup> .  |
|  | 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 accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție.   |  |
|  | 3. În timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De |  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>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 de categoria 1 și 2 din anexa 1, trebuie să fie de cel puțin două secunde;</p>   |  |
|  | <p>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 <i>sau poate rezulta din orice alt calcul statistic care ține seama de dispersia valorilor măsurate</i>. Statele membre pot limita numărul ciclurilor de testare.</p>                              |  |
|  | <p>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</p> |  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | decât valorile limită.   |  |
| <i>Amendamentul</i>  |  |  |
| 8.2.2.2 Opacitate  |  |  |
| Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exonerate de această obligație | (a) măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării), cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat; <b>Testul țevii de eșapament reprezintă în toate cazurile metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare, chiar dacă este combinat cu OBD.</b> | (a) Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe(1), |
|  | <b>În cazul vehiculelor echipate cu OBD în conformitate cu cerințele(1), citirea informațiilor OBD și verificări (stare) ale funcționării corecte a sistemului OBD la ralanti în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe(1).</b>   |  |
|  | (b) condiționarea prealabilă a vehiculului:  | opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului fixată pe vehicul;                             |
|  | 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,    |
|  | 2. Cerințele specifice   | pentru motoare cu  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | condiționării prealabile:  | aspirație naturală: 2,5 m <sup>-1</sup> ,  |
|  | (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. | pentru motoare supraalimentate: 3,0 m <sup>-1</sup> ,  |
|  | (ii) Sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.  | sau, pentru vehiculele identificate în cerințe(1) sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe(1), |
|  | (c) Procedura de încercare:  | 1,5 m <sup>-1.7</sup>  |
|  | 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   | <i>sau</i>   |

|  |   |                              |
|--|---|------------------------------|
|  | acelerație.   |                              |
|  | 2. Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție.   | <i>0,5 m<sup>-1 6a</sup></i> |
|  | 3. În timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor de categoria 1 și 2 din anexa 1, 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. Statele membre pot limita numărul ciclurilor de testare.  |  |
|  | 5. Pentru a evita testările inutile, statele membre pot respinge vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mari decât valorile limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre pot admite vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mici decât valorile limită. |  |
|  | <i>Măsurarea nivelurilor de NOx și de pulberi în suspensie cu ajutorul unui echipament adecvat/analizor de gaze adecvat echipat, folosind metodele existente de testare a purjării.</i>  | <i>Nivelul de NOx sau valorile pulberilor în suspensie nu sunt conforme cerințelor sau depășesc nivelurile specifice prevăzute de constructor.</i> |
| <hr/> <p><i><sup>6a</sup> Omologat în conformitate cu limitele din tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau înmatriculat prima dată ori pus în circulație după 1 iulie 2007 (euro 5).</i></p> |  |  |

## Amendamentul 102

### Propunere de regulament Anexa III – punctul 1.8 – litera a

*Textul propus de Comisie*

1.8 Lichid de frână

(a) Temperatură de fierbere prea joasă a lichidului de frână **sau conținut de apă prea mare**



*Amendamentul*

1.8 Lichid de frână (a) Temperatură de fierbere prea joasă a lichidului de frână

*Justificare*

*Este important să se asigure verificarea corectă a lichidului de frână, pentru a evita rezultatele înșelătoare sau chiar periculoase.*

**Amendamentul 103**

**Propunere de regulament**

**Anexa III – punctul 5.2.2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

|              |   | Min<br>oră | Maj<br>oră | Peri<br>cul<br>oas<br>ă |
|--------------|---|------------|------------|-------------------------|
| 5.2.2. Jante | (a) Sudură fisurată sau defectă.<br>(...) |            |            | x                       |

*Amendamentul*

|              |  | Min<br>oră | Maj<br>oră | Peri<br>cul<br>oas<br>ă |
|--------------|--|------------|------------|-------------------------|
| 5.2.2. Jante | (a) Sudură fisurată sau defectă.<br>(...)            |            |            | x                       |
|              | <b>(da) Roata nu este<br/>compatibilă cu butucul</b> |            | <b>x</b>   |                         |

*Justificare*

*Există preocupări serioase legate de răspundere și de siguranță legate de jante avariate sau care nu corespund standardelor, jantele fiind montate pe punți non-standard. Inspecția jantelor care nu sunt în conformitate cu butucul roții ar trebui tratată ca element esențial de siguranță și, prin urmare, acestea ar trebui incluse în lista elementelor care trebuie verificate în timpul inspecției tehnice.*

## Amendamentul 104

### Propunere de regulament Anexa III – subpunctul 5.2.3

*Textul propus de Comisie*

|   | Min<br>oră | Maj<br>oră | Peri<br>cul<br>oas<br>ă |
|---|------------|------------|-------------------------|
| 5.2.3. Anvelope   |            |            |                         |
| (a) Dimensiunea anvelopei, indicele de încărcare, marca de omologare sau indicele de viteză neconform cu cerințele(1) și susceptibil să afecteze siguranța rutieră. |            | x          |                         |
| Indice de sarcină sau 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 pereche sunt de dimensiuni diferite.  |            | x          |                         |
| (c) Anvelopele de pe aceeași axă au o construcție diferită (radial/diagonal).   |            | x          |                         |
| (d) Anvelope grav deteriorate sau tăiate.   |            | x          |                         |
| Cord vizibil sau deteriorat   |            |            | x                       |
| (e) <b>Adâncimea</b> profilului anvelopelor <b>neconformă cu cerințele(1)</b> .   |            | x          |                         |
| <b>Mai puțin de 80% din adâncimea necesară a profilului</b>   |            |            | x                       |
| (f) Anvelopa se freacă de   | x          |            |                         |

|                 |   |            |            |                         |
|-----------------|---|------------|------------|-------------------------|
|                 | alte componente (dispozitive flexibile antiîmproșcare).   |            |            |                         |
|                 | 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 cordului afectat   |            |            | x                       |
|                 | (h) Sistemul de monitorizare a presiunii <b>aerului</b> funcționează defectuos  | x          |            |                         |
|                 | Nefuncționare evidentă.   |            | x          |                         |
|                 | <i>Amendamentul</i>   |            |            |                         |
|                 |   | Min<br>oră | Maj<br>oră | Peri<br>cul<br>oas<br>ă |
| 5.2.3. Anvelope | (a) Dimensiunea anvelopei, indicele de încărcare, marca de omologare sau indicele de viteză neconform cu cerințele(1) și susceptibil să afecteze siguranța rutieră. |            | x          |                         |
|                 | Indice de sarcină sau 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 pereche sunt de dimensiuni diferite.  |            | x          |                         |
|                 | (c) Anvelopele de pe aceeași axă au o   |            | x          |                         |

|   |   |   |
|---|---|---|
| construcție diferită<br>(radial/diagonal).  |   |   |
| (d) Anvelope grav<br>deteriorate sau tăiate.  |   | x |
| Cord vizibil sau deteriorat   |   | x |
| (e) <b>Indicatorul de uzură a<br/>profilului anvelopelor<br/>devine vizibil.</b>  |   | x |
| <b>Anvelopa la adâncimea<br/>legală a profilului.</b>   |   | x |
| <b>Anvelope sub adâncimea<br/>legală a profilului.</b>  |   |   |
| (f) Anvelopa se freacă de<br>alte componente<br>(dispozitive flexibile<br>antiîmproșcare).  | x |   |
| Anvelopa se freacă de alte<br>componente (nu este<br>periclitat condusul în<br>siguranță)   |   | x |
| (g) Anvelopele reșapate<br>neconforme cu<br>cerințele(1).   |   | x |
| Stratul de protecție a<br>cordului afectat  |   | x |
| (h) Sistemul de<br>monitorizare a presiunii<br><b>anvelopelor</b> funcționează<br>defectuos <b>sau anvelopele<br/>nu sunt umflate, în mod<br/>evident, la nivelul<br/>corespunzător</b> | x |   |
| Nefuncționare evidentă.   |   | x |
| <b>(i) Presiunea în timpul<br/>funcționării din una<br/>dintre anvelopele<br/>vehiculului este redusă<br/>cu 20 %, dar nu sub<br/>150 kPa</b>   |   | x |
| <b>Presiunea anvelopei este<br/>sub 150 kPa</b>   |   | x |

## Justificare

*Rularea cu anvelope corect umflate sporește eficiența anvelopelor cu rezistență scăzută la rulare și reduce emisiile de CO<sub>2</sub> chiar și cu 5 kg pe kilometru. O anvelopă având o presiune mai mică de 150 kPa nu numai creează condiții de nesiguranță, ci este și periculoasă, întrucât riscă să explodeze. Orice anvelopă cu o adâncime a profilului mai mică decât cea menționată în cerințele legale este ilegală și, prin urmare, ar trebui să nu fie admisă pe drumurile publice europene. Din acest motiv, acest defect ar trebui marcat ca periculos. Orice anvelopă cu o adâncime a profilului care a atins nivelul legal ar trebui schimbată înainte de a deveni periculoasă și, prin urmare, ar trebui marcată ca „majoră”.*

## Amendamentul 105

### Propunere de regulament

#### Anexa III – subpunctul 8.2.1.2 – litera b

#### Textul propus de Comisie

|                        |  | Min<br>oră | Maj<br>oră | Peri<br>cul<br>oas<br>ă |
|------------------------|--|------------|------------|-------------------------|
| 8.2.1.2 Emisii gazoase | (b) Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc,<br><br>(...)<br><br>ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor,<br><br>– la ralanti: 0,5%<br><br>– la turație ridicată la ralanti: 0,3%<br><br>sau<br><br>– la ralanti: 0,3%<br><br>– la turație ridicată la ralanti: 0,2%<br><br>în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe(1). |            | x          |                         |

*Amendamentul*

|                        |   | Min<br>oră | Maj<br>oră | Peri<br>cul<br>oas<br>ă |
|------------------------|---|------------|------------|-------------------------|
| 8.2.1.2 Emisii gazoase | <p>(b) Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc,</p> <p>(...)</p> <p>ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor,</p> <p>– la ralanti: 0,5%</p> <p>– la turație ridicată la ralanti: 0,3%</p> <p>sau</p> <p>– la ralanti: 0,3%</p> <p>– la turație ridicată la ralanti: 0,2%</p> <p><i>sau</i></p> <p>– <i>la ralanti: 0,2% <sup>6a</sup></i></p> <p>– <i>la turație ridicată la ralanti: 0,1% <sup>6a</sup></i></p> <p>în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe(1).</p> |            | x          |                         |

---

*<sup>6a</sup> Omologat în conformitate cu limitele din tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau înmatriculat prima dată ori pus în circulație după 1 iulie 2007 (euro 5).*

**Amendamentul 106**

**Propunere de regulament**

### Anexa III – subpunctul 8.2.2.2 – litera b

#### *Textul propus de Comisie*

|  |  | Min<br>oră | Maj<br>oră | Peri<br>cul<br>oas<br>ă |
|--|--|------------|------------|-------------------------|
| 8.2.2.2 Opacitate  |  |            |            |                         |
| Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exonerate de această obligație | Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele(1) nu permit utilizarea valorilor de referință,<br><br>pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m <sup>-1</sup> ,<br><br>pentru motoare supraalimentate: 3,0 m <sup>-1</sup> ,<br><br>sau, pentru vehiculele identificate în cerințe(1) sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe(1),<br><br>1,5 m <sup>-1</sup> . |            | x          |                         |

#### *Amendamentul*

|  |  | Min<br>oră | Maj<br>oră | Peri<br>cul<br>oas<br>ă |
|--|--|------------|------------|-------------------------|
| 8.2.2.2 Opacitate  |  |            |            |                         |
| Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exonerate de această obligație | Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele(1) nu permit utilizarea valorilor de referință,<br><br>pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m <sup>-1</sup> ,<br><br>pentru motoare supraalimentate: 3,0 m <sup>-1</sup> ,<br><br>sau, pentru vehiculele identificate în cerințe(1) |            | x          |                         |

sau înmatriculate ori puse  
în circulație pentru prima  
oară după data menționată  
în cerințe(1),

1,5 m<sup>-1</sup>.

*sau*

*0,5 m-1* <sup>6a</sup>

---

<sup>6a</sup> Omologat în conformitate cu limitele din tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau înmatriculat prima dată ori pus în circulație după 1 iulie 2007 (euro 5).

### **Amendamentul 107**

#### **Propunere de regulament**

#### **Anexa IV – punctul 1 – punctul 6 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***6a. Stabilirea reparațiilor majore necesare  
ca urmare a unui accident***

### **Amendamentul 108**

#### **Propunere de regulament**

#### **Anexa V – partea I – punctul 2 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Se pot utiliza echipamente alternative care  
aplică o inovație tehnologică într-un mod  
neutru, cu condiția să asigure un nivel  
echivalent de înalt al calității inspecției.***

### **Amendamentul 109**

#### **Propunere de regulament**

#### **Anexa V – partea 1 – punctul 1 – subpunctul 15 – liniuța 15 a (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***- un manometru pentru a măsura  
presiunea din anvelope;***



*Justificare*

*Pentru a măsura presiunea din anvelope este necesar un manometru.*

## EXPUNERE DE MOTIVE

### Propunerea Comisiei

#### *I. Normele existente ale UE privind inspecțiile tehnice periodice ale autovehiculelor*

Directiva 2009/40/CE stabilește standarde minime pentru inspecțiile tehnice periodice. Directiva se aplică autoturismelor, autobuselor și autocarelor, precum și vehiculelor grele de transport de marfă și remorcilor acestora, dar nu și scuterelor și motocicletelor.

#### *II. Noua propunere de inspecție tehnică*

Comisia a propus norme noi privind inspecțiile tehnice cu scopul de a îmbunătăți siguranța rutieră și de a asigura un grad ridicat de protecție a mediului. Propunerea respectă obiectivele privind siguranța rutieră stabilite în Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor”.

Propunerea se bazează pe stabilirea unor standarde minime comune la nivelul UE pentru inspecțiile vehiculelor, statele membre fiind libere să introducă standarde mai stricte, dacă este cazul.

Elementele principale ale propunerii sunt:

1. Inspecția obligatorie în întreaga Uniune a scuterelor și motocicletelor. Gama vehiculelor supuse inspecției se va extinde la această categorie de participanți la trafic care prezintă un risc maxim. Se vor inspecta și remorcile ușoare (de sub 3,5 tone). În momentul de față, aceste categorii de vehicule sunt excluse din sistemul UE. Inspecția lor rămâne la discreția statelor membre.
2. Creșterea frecvenței cu care se efectuează inspecțiile tehnice periodice ale anumitor categorii de vehicule. În momentul de față, automobilele și camionetele (de până la 3,5 tone) mai vechi de șase ani sunt inspectate cel puțin o dată la doi ani. Se propune inspectarea lor cel puțin o dată pe an după primii șase ani. Aceasta înseamnă schimbarea formulei curente din 4-2-2 în 4-2-1. Formula 4-2-1 este propusă și pentru scutere și motociclete. În plus, se propune creșterea frecvenței inspecțiilor la autoturismele și camionetele cu un număr mare de kilometri parcurși (160 000 km). Aceste vehicule ar urma să fie inspectate anual după prima inspecție (4-1-1 în loc de formula curentă 4-2-2) dacă la data primei inspecții (după 4 ani) înregistrează mai mult de 160 000 km parcurși. Aceasta ar alinia inspecțiile lor cu alte vehicule care înregistrează mulți kilometri parcurși, cum ar fi taxiurile, ambulanțele etc.
3. Se propune stabilirea unor niveluri minime pentru cerințele privind competențele și formarea inspectorilor.
4. Îmbunătățirea calității inspecțiilor tehnice prin stabilirea unor standarde minime comune pentru deficiențe și echipamente.
5. Contracarea fraudei la kilometraj prin înregistrarea kilometrilor parcurși.
6. Introducerea obligativității de a inspecta componentele electronice de siguranță.

Parlamentele naționale: parlamentele naționale ale FR, NL, SE și CY au depus plângeri oficiale conform cărora propunerea ar încălca principiul subsidiarității al UE.

## **Opinia raportorului**

În cadrul dezbaterilor parlamentare ar trebui să se analizeze cu atenție dacă măsurile propuse sunt proporționale cu obiectivele urmărite. Ar trebui să se analizeze cu atenție impactul propunerii asupra cetățenilor și al întreprinderilor pentru a se evita sarcinile financiare și administrative inutile. Trebuie să obținem un rezultat echilibrat.

Având în vedere cele de mai sus, raportorul ar propune:

1. Frecvența inspecțiilor și categoriile de vehicule: raportorul sprijină propunerea Comisiei de a extinde inspecțiile tehnice la scutere și motociclete, dat fiind că reprezintă un grup de utilizatori expuși unui risc mai mare. Totuși, schimbarea frecvenței de la 4-2-1 la 4-2-2 pentru aceste categorii de vehicule pare să fie o măsură mai proporțională. Formula 4-2-2 asigură, de asemenea, o abordare echilibrată a inspecțiilor autoturismelor și vehiculelor ușoare, dat fiind că diverse studii privind legătura dintre accidente și defecțiunile tehnice ajung la concluzii ambigue în ceea ce privește impactul unor inspecții mai dese asupra siguranței rutiere. Totuși, Comisia ar trebui să continue să monitorizeze și să evalueze această chestiune și să informeze în acest sens colegiitorii. Statelor membre li se va permite să introducă inspecții mai frecvente. Criteriul kilometrajului ar putea ridica întrebări legate de manipularea odometrelor. Prin urmare, se propune eliminarea acestui element din propunere.

2. Cerințele tehnice și metodele de inspecție stabilite în anexe ar trebui considerate standarde minime aplicabile la nivelul UE. Ar trebui să se permită statelor membre să mențină sau să introducă standarde mai ridicate. Acest principiu a fost stabilit la articolul 6 alineatul (2) din propunere. Raportorul sugerează amendamente care urmăresc consolidarea acestui principiu. Acest lucru se aplică și cerințelor de calificare a inspectorilor, care ar trebui să fie considerate, de asemenea, cerințe minime.

3. Este imperativ ca inspecțiile tehnice să fie efectuate de inspectori bine instruiți, bine formați și independenți. Se propune consolidarea independenței inspectorilor, precum și eliminarea altor surse de conflicte de interese potențiale.

4. Mașinile de epocă: S-a recunoscut faptul că vehiculele de epocă ar trebui să beneficieze de o derogare de la legislația UE. Statele membre ar trebui să beneficieze de mai multă libertate de a stabili cerințe proprii la nivel național privind definirea și inspecția acestor vehicule. Deși propunerea reprezintă un bun punct de pornire pentru o dezbateră ulterioară, raportorul consideră că definiția vehiculelor de epocă este destul de strictă și sugerează schimbarea acesteia pentru a o face mai flexibilă.

5. În cazul reînmatriculării transfrontaliere a vehiculelor, se recomandă să se țină seama de jurisprudența recentă a Curții de Justiție a UE (C-150/11).

6. Actele delegate: Deși este nevoie de o anumită flexibilitate pentru a garanta că legislația ține pasul cu evoluțiile tehnologice, textul Comisiei este destul de ambiguu. Prin urmare, raportorul ar sugera stabilirea unor limite mai precise pentru delegarea de competențe către Comisie.

26.4.2013

## **AVIZ AL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE**

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind  
inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a Directivei  
2009/40/CE  
(COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Raportor pentru aviz: Krišjānis Kariņš

### **JUSTIFICARE SUCCINTĂ**

Având în vedere faptul că mobilitatea persoanelor din întreaga Uniune Europeană a crescut, este nevoie de o legislație mai armonizată privind inspecțiile tehnice. O astfel de legislație este necesară nu numai pentru a crește siguranța rutieră, ci și pentru a pune la dispoziția cetățenilor informații valabile privind vehiculele cumpărate într-un alt stat membru. Având în vedere dezvoltarea tehnologiei, este necesar să se adapteze legislația care include vehiculele care anterior nu au făcut obiectul acestui regulament.

Raportorul propune o serie de îmbunătățiri referitoare la text.

În primul rând, certificatul de inspecție tehnică și protocolul privind inspecția tehnică trebuie să fie puse la dispoziția părților interesate online. Aceste informații includ inspectorul care a efectuat inspecția tehnică, centrul de inspecție tehnică din statul membru în care vehiculul este înmatriculat la momentul respectiv sau chiar și cumpărătorul vehiculului. Este foarte important să se pună la dispoziție kilometrajul indicat de odometru pentru a se asigura faptul că nu a avut loc nicio manipulare a odometrului.

În al doilea rând, există deja un mecanism de schimb de informații între statele membre - EUCARIS. Nu este nevoie să se creeze un nou mecanism de schimb de informații sau să se analizeze fezabilitatea unei platforme electronice europene care să conțină informațiile despre vehicule. Comisia trebuie să analizeze, în schimb, care sunt posibilitățile de extindere a cadrului mecanismului EUCARIS. Raportorul consideră că aceasta va fi soluția cea mai rentabilă, care poate fi pusă în aplicare în modul cel mai rapid.

În ultimul rând, raportorul este de părere că aplicarea unor sancțiuni pentru fraudele legate de odometre este inutilă în cazul în care kilometrajele sunt puse la dispoziția părților interesate.

Prin punerea la dispoziția părților interesate a kilometrajelor indicate de odometre va dispărea motivația de a le falsifica.

## AMENDAMENTE

Comisia pentru industrie, cercetare și energie recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

### Amendamentul 1 Propunere de regulament

#### Considerentul 7

##### *Textul propus de Comisie*

(7) Rezultatele unor anchete solide arată că 8% din accidentele de motocicletă sunt provocate sau legate de defecțiuni tehnice. Motocicliștii reprezintă categoria de participanți la trafic cu cel mai mare risc și cu un număr tot mai mare de decese. ***Conducătorii mopederilor sunt suprareprezențați în numărul deceselor, cu mai mult de 1 400 de persoane decedate în accidente rutiere în 2008.*** Prin urmare, gama vehiculelor supuse inspecției se va extinde la categoria de participanți la trafic cu risc maxim, respectiv la vehiculele motorizate cu două sau trei roți.

##### *Amendamentul*

(7) Rezultatele unor anchete solide arată că 8% din accidentele de motocicletă sunt provocate sau legate de defecțiuni tehnice. Motocicliștii reprezintă categoria de participanți la trafic cu cel mai mare risc și cu un număr tot mai mare de decese. Prin urmare, gama vehiculelor supuse inspecției se va extinde la categoria de participanți la trafic cu risc maxim, respectiv la vehiculele motorizate cu două sau trei roți. ***Deși sunt suprareprezentate în numărul de accidente fatale, motorele nu ar trebui incluse deoarece un domeniu de aplicare atât de larg al inspecției tehnice periodice nu ar fi practic și ar încălca principiul proporționalității.***

##### *Justificare*

*Includerea motoretelor în domeniul de aplicare al prezentului regulament nu ar fi practică. De exemplu, conducătorii motoretelor din zonele rurale ar fi nevoiți să parcurgă o distanță lungă pe drumuri principale pentru a ajunge la locul în care se desfășoară inspecția tehnică periodică. Astfel, atât conducătorul, cât și ceilalți participanți la trafic ar fi expuși unui risc inutil.*

### Amendamentul 2 Propunere de regulament Considerentul 8

*Textul propus de Comisie*

(8) Vehiculele agricole cu viteza maximă de proiectare mai mare de 40 km/h tind să înlocuiască camioanele în activitățile de transport local. Potențialul lor de risc este comparabil cu cel al camioanelor și, în consecință, această categorie de vehicule trebuie tratată idem camioanelor în ceea ce privește ITP.

*Amendamentul*

(8) Vehiculele agricole cu viteza maximă de proiectare mai mare de 40 km/h tind să înlocuiască camioanele în activitățile de transport local **și se află, prin urmare, în concurență cu modurile tradiționale de transport de mărfuri**. Potențialul lor de risc este comparabil cu cel al camioanelor și, în consecință, această categorie de vehicule trebuie tratată idem camioanelor în ceea ce privește ITP.

*Justificare*

*Întrucât vehiculele din categoria T5 iau din ce în ce mai mult parte la traficul rutier, acestea ar trebui să facă obiectul unei inspecții tehnice complete.*

**Amendamentul 3**  
**Propunere de regulament**

**Considerentul 9**

*Textul propus de Comisie*

(9) Autovehiculele istorice, **fiind** considerate reprezentante ale epocii în care au fost construite și **circulând foarte rar pe drumurile publice**, ar trebui să **beneficieze de extinderea perioadei dintre inspecții, însă acest aspect rămâne** la latitudinea statelor membre. Tot statelor membre ar trebui să le revină activitatea de reglementare a inspecției tehnice auto la alte tipuri de vehicule specializate.

*Amendamentul*

(9) Autovehiculele istorice **sunt** considerate reprezentante ale epocii în care au fost construite. **Acestea sunt bunuri culturale și nu sunt utilizate de obicei ca vehicul de uz cotidian. Extinderea perioadei dintre inspecții** ar trebui să **rămână** la latitudinea statelor membre. **Acest drept nu trebuie însă să ducă la aplicarea unor standarde mai stricte decât cele care au fost elaborate inițial pentru aceste autovehicule.** Tot statelor membre ar trebui să le revină activitatea de reglementare a inspecției tehnice auto la alte tipuri de vehicule specializate.

*Justificare*

*Autovehiculele istorice sunt bunuri culturale și nu sunt utilizate de obicei ca vehicul de uz cotidian. Prin urmare, ar trebui să se aplice alte reguli în cazul acestora.*

## Amendamentul 4 Propunere de regulament

### Considerentul 10

#### *Textul propus de Comisie*

(10) ITP este o activitate suverană și, ca atare, trebuie realizată de statele membre sau de organisme însărcinate de statele membre, sub supravegherea acestora. Statele membre *trebuie* să rămână responsabile de *ITP* în orice situație, chiar și atunci când sistemul național permite autorizarea organismelor private (inclusiv a celor implicate în activitățile de reparație).

#### *Amendamentul*

(10) ITP este o activitate suverană și, ca atare, trebuie realizată de statele membre sau de organisme însărcinate de statele membre, sub supravegherea acestora. Statele membre *ar trebui* să rămână responsabile de ***organizarea inspecției tehnice*** în orice situație, chiar și atunci când sistemul național permite autorizarea organismelor private (inclusiv a celor implicate în activitățile de reparație).

## Amendamentul 5 Propunere de regulament Considerentul 11

#### *Textul propus de Comisie*

(11) Pentru inspecția vehiculelor și în special pentru componentele electronice de siguranță, este esențial să fie disponibile specificațiile tehnice ale fiecărui vehicul. Prin urmare, constructorii de autovehicule *trebuie* să asigure, pe lângă setul complet de date vizate de certificatul de conformitate (CC), și accesul la datele necesare pentru verificarea funcționalității ***componentelor*** de siguranță și cu efect asupra mediului. Dispozițiile privind accesul la informațiile despre reparații și întreținere trebuie aplicate similar în acest scop, permițând centrelor de inspecție să aibă acces la elementele informative necesare pentru *ITP*. Acest lucru este vital, în special pentru sistemele comandate electronic, și trebuie să acopere toate elementele care au fost instalate de constructor.

#### *Amendamentul*

(11) Pentru inspecția vehiculelor și în special pentru componentele electronice de siguranță, este esențial să fie disponibile specificațiile tehnice ale fiecărui vehicul. Prin urmare, constructorii de autovehicule *ar trebui* să asigure, pe lângă setul complet de date vizate de certificatul de conformitate (CC), și accesul la datele necesare pentru verificarea funcționalității ***sistemelor*** de siguranță și cu efect asupra mediului. ***Datele ar trebui să includă detaliile care permit controlarea funcționalității sistemelor de siguranță ale vehiculului de o manieră care să permită inspecția lor într-un mediu de inspecție tehnică periodică pentru a obține o evaluare previzibilă de tipul „aprobat/respins”***. Dispozițiile privind accesul la informațiile despre reparații și întreținere trebuie aplicate similar în acest scop, permițând centrelor de inspecție să aibă acces la elementele informative necesare pentru *inspecția tehnică*. Acest

lucru este vital, în special pentru sistemele comandate electronic, și trebuie să acopere toate elementele care au fost instalate de constructor.

## **Amendamentul 6 Propunere de regulament**

### **Considerentul 17**

#### *Textul propus de Comisie*

(17) Frecvența inspecțiilor *trebuie* adaptată în funcție de tipul vehiculului **și de kilometrajul acestuia**. Riscul ca un vehicul să aibă defecțiuni crește odată cu vechimea acestuia **și cu numărul de kilometri parcurși, în special în cazul utilizării intense**. Prin urmare, este oportun **să se crească frecvența inspecțiilor** la vehiculele mai vechi **și la cele cu un număr mare de kilometri parcurși**.

#### *Amendamentul*

(17) Frecvența inspecțiilor *ar trebui* adaptată în funcție de tipul vehiculului. Riscul ca un vehicul să aibă defecțiuni crește odată cu vechimea acestuia. Prin urmare, este oportun **să se realizeze inspecții periodice** la vehiculele mai vechi.

## **Amendamentul 7 Propunere de regulament**

### **Considerentul 22**

#### *Textul propus de Comisie*

(22) După fiecare inspecție *se eliberează* un certificat *ITP* care trebuie să cuprindă, printre altele, informații legate de identitatea vehiculului și de rezultatele inspecției. Statele membre *trebuie* să integreze/colecteze și să păstreze aceste informații într-o bază de date, în vederea unei monitorizări ulterioare corespunzătoare a acestor inspecții.

#### *Amendamentul*

(22) După fiecare inspecție *ar trebui să se elibereze* un certificat *de inspecție tehnică* ce trebuie să cuprindă, printre altele, informații legate de identitatea vehiculului și de rezultatele inspecției. Statele membre *ar trebui* să integreze/colecteze și să păstreze aceste informații într-o bază de date, în vederea unei monitorizări ulterioare corespunzătoare a acestor inspecții. ***Dacă este posibil, ar trebui să se pună la dispoziția părților interesate și o variantă electronică a certificatului de inspecție tehnică, dar care să respecte protecția datelor cu caracter personal.***



## Amendamentul 8 Propunere de regulament

### Considerentul 23

#### *Textul propus de Comisie*

(23) Se estimează că fraudarea odometrului afectează între 5 % și 12 % *din* mașinile uzate vândute, fapt care determină un cost societal foarte mare, care se ridică la mai multe miliarde de euro anual și o evaluare incorectă a capacității de a participa la trafic a unui vehicul. Pentru a combate fraudele legate de odometru, înregistrarea kilometrajului **în certificatul ITP, împreună cu obligația de a prezenta certificatul ITP anterior**, ar facilita depistarea măsluirii sau manipulării kilometrajului. **De asemenea, fraudarea odometrului ar trebui considerată în mod mai sistematic drept contravenție pasibilă de sancțiune.**

#### *Amendamentul*

(23) Se estimează că fraudarea odometrului afectează între 5 % și 12 % *dintre* mașinile uzate vândute, **într-o singură țară, în timp ce în cazul vânzărilor transfrontaliere acest procentaj este mult mai ridicat**, fapt care determină un cost societal foarte mare, care se ridică la mai multe miliarde de euro anual și o evaluare incorectă a capacității de a participa la trafic a unui vehicul. Pentru a combate fraudele legate de odometru, înregistrarea kilometrajului **și punerea la dispoziția părților interesate de peste tot din Uniune a acestor date** ar facilita depistarea măsluirii sau manipulării kilometrajului. **Statele membre pot controla corectitudinea odometrelor pe toată durata ciclului de viață a vehiculului cu ajutorul bazelor de date centralizate în care sunt cuprinse toate odometrele actuale înregistrate la fiecare dintre părțile interesate (comercianți, ateliere de reparații, centre de inspecție).** **Statele membre ar trebui să pună la dispoziție kilometrajele indicate de odometre prin schimburi de informații în format electronic, dar cu respectarea protecției datelor cu caracter personal.**

## Amendamentul 9 Propunere de regulament

### Considerentul 25

#### *Textul propus de Comisie*

(25) Inspecția tehnică este o componentă a unui sistem de reglementare mai amplu, la care vehiculele participă pe toată durata ciclului lor de viață, de la omologare, trecând prin înmatriculare și inspecții

#### *Amendamentul*

(25) Inspecția tehnică este o componentă a unui sistem de reglementare mai amplu, la care vehiculele participă pe toată durata ciclului lor de viață, de la omologare, trecând prin înmatriculare și inspecții

tehnice, până la casare. Dezvoltarea și interconectarea bazelor de date electronice naționale cu cele ale constructorilor ar trebui să contribuie, în principiu, la îmbunătățirea eficienței întregului lanț administrativ și la reducerea costurilor și a poverilor administrative. *În acest scop, Comisia trebuie să efectueze un studiu privind fezabilitatea, costurile și beneficiile instituirii unei platforme electronice europene care să conțină informațiile despre vehicule.*

tehnice, până la casare. Dezvoltarea și interconectarea bazelor de date electronice naționale cu cele ale constructorilor ar trebui să contribuie, în principiu, la îmbunătățirea eficienței întregului lanț administrativ și la reducerea costurilor și a poverilor administrative. Comisia *ar trebui, prin urmare, să efectueze un studiu privind fezabilitatea, costurile și beneficiile instituirii unei platforme electronice europene care să conțină informațiile despre vehicule, precum și privind posibilitățile de extindere a funcționalității sistemelor de schimb de informații actuale, pentru a include în platformă schimbul de kilometraje indicate de odometre și pentru a analiza posibilitățile de a extinde și mai mult schimbul de informații.*

## **Amendamentul 10** **Propunere de regulament**

### **Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 7**

*Textul propus de Comisie*

– bicicluri sau tricicluri – categoriile **L1e**, **L2e**, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e;

*Amendamentul*

– bicicluri sau tricicluri – categoriile L3e, L4e, L5e, L6e și L7e;

*Justificare*

*Includerea motoretelor în domeniul de aplicare al prezentului regulament nu ar fi practică. De exemplu, conducătorii motoretelor din zonele rurale ar fi nevoiți să parcurgă o distanță lungă pe drumuri principale pentru a ajunge la locul în care se desfășoară inspecția tehnică periodică. Astfel, atât conducătorul, cât și ceilalți participanți la trafic ar fi expuși unui risc inutil. În plus, acest fapt ar genera sarcini administrative inutile.*

## **Amendamentul 11** **Propunere de regulament**

### **Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 7 – liniuța 2**

*Textul propus de Comisie*

– este întreținut prin utilizarea unor piese

*Amendamentul*

- este întreținut *sau restaurat* prin

de schimb care reproduc componentele istorice ale vehiculului;

utilizarea unor piese de schimb care reproduc componentele istorice ale vehiculului **sau care corespund epocii autovehiculului;**

#### *Justificare*

*Autovehiculele istorice sunt bunuri culturale. Și cerințele pentru deținerea lor trebuie să fie, prin urmare, clare. Doar autovehiculele care se află într-o stare inițială adecvată sunt cu adevărat autovehicule istorice. Definiția din prezentul regulament este prima definiție pentru autovehiculele istorice care este elaborată în legislația UE. Întrucât poate servi ca referință pentru legislația ulterioară, aceasta trebuie să fie deosebit de clară.*

### **Amendamentul 12**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 7 – liniuța 3**

##### *Textul propus de Comisie*

*nu a suferit nicio modificare a caracteristicilor* tehnice ale componentelor sale principale precum motorul, frânele, direcția ori suspensiile **și**

##### *Amendamentul*

– **caracteristicile** tehnice ale componentelor sale principale precum motorul, frânele, direcția, **tipul de autovehicul** ori suspensiile **nu au suferit nicio modificare sau corespund epocii autovehiculului,**

### **Amendamentul 13**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 7 – liniuța 4**

##### *Textul propus de Comisie*

– **are** aspectul exterior **nemodificat.**

##### *Amendamentul*

– aspectul **său** exterior **nu a suferit nicio modificare sau corespunde epocii autovehiculului.**

### **Amendamentul 14**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 7 – liniuța 4 a (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**- Modificările corespund epocii autovehiculului dacă**

**sunt posibile din punct de vedere legal și tehnic la cel mult 10 ani de la producția autovehiculului.**

## **Amendamentul 15**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 9**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

9. „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;**

9. „inspecție tehnică auto” înseamnă o verificare a faptului că **un vehicul funcționează în mod adecvat în ceea ce privește siguranța și mediul pentru a circula pe drumurile publice;**

#### *Justificare*

*Definiția ar trebui să fie mai bine axată pe verificarea funcționării corespunzătoare a sistemelor de siguranță și de protecție a mediului ale autovehiculului.*

## **Amendamentul 16**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 16 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**16a. „bază de date pentru kilometraje” înseamnă o bază de date instituită de un stat membru în care sunt păstrate kilometrajele vehiculelor înmatriculate în respectivul stat membru.**

**Amendamentul 17**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) Constructorii de vehicule trebuie să ofere centrelor de inspecție sau, dacă este cazul, autorității competente, acces la informațiile tehnice necesare pentru ITP, după cum se stabilește în anexa I. Comisia trebuie să adopte norme detaliate privind procedurile de acces la informațiile tehnice din anexa I, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2),

*Amendamentul*

(3) Constructorii de vehicule trebuie să ofere centrelor de inspecție sau, dacă este cazul, autorității competente, ***precum și atelierelor și producătorilor de echipamente de inspecție și tuturor părților interesate*** acces ***nediscriminatoriu*** la informațiile tehnice necesare pentru ***inspecția tehnică***, după cum se stabilește în anexa I. Comisia trebuie să adopte norme detaliate privind procedurile de acces la informațiile tehnice din anexa I, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).

*Justificare*

*Accesul la informații este de o importanță deosebită pentru inspecția tehnică periodică. Toate părțile interesate ar trebui să obțină un acces nediscriminatoriu, astfel cum este prevăzut și în legislația privind OBD. Acest fapt trebuie garantat pentru a putea asigura o concurență loială.*

**Amendamentul 18**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 5 – alineatul 1 – liniuța 1**

*Textul propus de Comisie*

– vehiculele din categoriile ***L1e, L2e***, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată; apoi, o dată la doi ani ***și după aceea anual***;

*Amendamentul*

- vehiculele din categoriile L3e, L4e, L5e, L6e și L7e: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată, apoi o dată la doi ani;

*Justificare*

*Frecvența inspecțiilor pentru motociclete ar trebui să fie evaluată ținând seama de sarcinile financiare și administrative ale proprietarilor acestora. Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu ține de competența exclusivă a Uniunii. În cazul motocicletelor mici și al scuterelor cu o viteză maximă de până la 45km/h, ar trebui să fie în continuare la*

*latitudinea statelor membre să decidă dacă acestea vor fi supuse unei inspecții tehnice periodice obligatorii.*

## **Amendamentul 19** **Propunere de regulament**

### **Articolul 5 – alineatul 1 – liniuța 2**

*Textul propus de Comisie*

– vehiculele din categoriile M1, N1 și O2:  
la patru ani de la data la care vehiculul a  
fost înmatriculat pentru prima dată; apoi, o  
dată la doi ani **și după aceea anual**;

*Amendamentul*

– vehiculele din categoriile M1, N1 și O2:  
la patru ani de la data la care vehiculul a  
fost înmatriculat pentru prima dată, apoi o  
dată la doi ani;

*Justificare*

*În conformitate cu principiile subsidiarității și proporționalității, ar trebuie să fie la latitudinea statelor membre să decidă dacă să crească frecvența inspecției tehnice periodice pentru vehiculele din categoriile M1, N1 și O2.*

## **Amendamentul 20** **Propunere de regulament**

### **Articolul 5 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

**(2) Dacă un vehicul din categoria M1 sau N1 atinge sau depășește un kilometraj de 160 000 km la prima ITP de după prima înmatriculare, trebuie supus ulterior unei ITP anuale.**

*Amendamentul*

**eliminat**

*Justificare*

*Având în vedere creșterea kilometrajelor medii ale vehiculele M1 și N1 moderne, fără un impact semnificativ asupra performanței în materie de siguranță și mediu, și având în vedere posibilitățile tehnice de manipulare a odometrelor, frecvența inspecțiilor nu ar trebui să fie corelată cu kilometrajul.*

## **Amendamentul 21** **Propunere de regulament**

### **Articolul 5 – alineatul 4 – liniuța 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**– în cazul schimbării deținătorului certificatului de înmatriculare al vehiculului.**

**eliminat**

**Amendamentul 22**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 5 – alineatul 4 – liniuța 3 a (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**– în urma unui control desfășurat pe drumurile publice.**

**Amendamentul 23**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 6 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(2) Pentru fiecare domeniu menționat la alineatul (1), autoritățile competente din statele membre sau centrele de inspecție efectuează o *ITP* care acoperă cel puțin elementele **și** utilizează metoda aplicabilă inspecției acelor elemente, după cum se precizează în anexa II la punctul 3.

(2) Pentru fiecare domeniu menționat la alineatul (1), autoritățile competente din statele membre sau centrele de inspecție efectuează o *inspecție tehnică* care acoperă cel puțin elementele **precizate în anexa II punctul 3. Scopul acesteia este exclusiv acela de verificare a modului în care funcționează vehiculul. Se pot face obiecții cu privire la componentele și piesele de schimb neomologate pentru vehiculul în cauză și care afectează în mod vizibil caracteristicile sale de siguranță și/sau de mediu. Se utilizează metoda aplicabilă inspecției acelor elemente, după cum se precizează în anexa II la punctul 3.**

*Justificare*

*În general, prin inspecția tehnică periodică se verifică modul de funcționare al vehiculelor și nu prin omologarea de tip a acestora. Acest lucru nu este nici măcar posibil, întrucât unele piese de schimb sunt montate în vehicule în așa fel încât nu pot fi verificate. Numai în cazul în*

*care caracteristicile de siguranță și de mediu ale unui vehicul sunt în mod vizibil afectate ca urmare a montării unor piese care nu au fost omologate pentru modelul respectiv poate fi găsită defecțiunea. Furnizarea liberă de piese de schimb nu poate fi afectată în mod indirect ca urmare a acestui fapt.*

**Amendamentul 24**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 8 – alineatul 4**

*Textul propus de Comisie*

(4) În scopul verificării **odometrului și dacă această informație nu** a fost comunicată electronic **după ITP anterioară**, inspectorul solicită persoanei care aduce vehiculul la inspecție să prezinte certificatul emis cu ocazia **ITP** anterioare.

*Amendamentul*

(4) În scopul verificării kilometrajului **indicat de odometru, și în cazul în care acesta a fost montat în mod normal, informațiile de la inspecția tehnică anterioară se pun la dispoziția inspectorilor în format electronic. Până când nu se efectuează transferul electronic de informații**, inspectorul solicită persoanei care aduce vehiculul la inspecție să prezinte certificatul emis cu ocazia **efectuării inspecției tehnice** anterioare. **Kilometrajul indicat de odometru la inspecția tehnică anterioară este pus la dispoziția părților interesate în format electronic. Aceste informații nu pot conține date cu caracter personal.**

**Amendamentul 25**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 8 – alineatul 5 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

**(5a) Certificatele de inspecție tehnică sunt recunoscute reciproc de toate statele membre pentru reînmatricularea unui vehicul transferat dintr-un stat membru în altul, cu condiția ca certificatul să fie valabil în intervalul de frecvență a inspecțiilor prevăzut de statul membru în care se face reînmatricularea.**

*Amendamentul*



### *Justificare*

*Recunoașterea certificatelor de inspecție tehnică ale unui stat membru în toate celelalte state membre reprezintă un pas important înspre definitivarea pieței interne.*

### **Amendamentul 26**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 8 – alineatul 5 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(5b) Certificatele de inspecție tehnică periodică sunt recunoscute reciproc de toate statele membre pentru reînmatricularea unui vehicul transferat dintr-un stat membru în altul, cu condiția ca certificatul să respecte cerințele în ceea ce privește frecvența inspecției din statul membru de reînmatriculare. Recunoașterea se bazează pe inspecțiile realizate în toate statele membre care utilizează aceleași standarde.***

### *Justificare*

*Recunoașterea reciprocă este utilă și pentru reînmatriculări și vânzări transfrontaliere. Pentru aceasta, este nevoie ca în toate statele membre ale UE să existe standarde comparabile. Recunoașterea se bazează pe inspecțiile realizate în toate statele membre care utilizează aceleași standarde.*

### **Amendamentul 27**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 8 – alineatul 5 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(5c) Centrul de inspecție sau, dacă este necesar, autoritatea competentă, care a efectuat o inspecție tehnică pentru un vehicul transmite kilometrajul indicat către baza de date pentru kilometraje după fiecare inspecție tehnică, dacă este cazul.***

**Amendamentul 28**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 12 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) *ITP* se efectuează de către inspectori care îndeplinesc cerințele minime de competență și formare stabilite în anexa VI.

*Amendamentul*

(1) *Inspekția tehnică* se efectuează de către inspectori care îndeplinesc cerințele minime de competență și formare stabilite în anexa VI. ***Statele membre care au cerințe mai stricte trebuie să le poată menține în continuare.***

*Justificare*

*Cerințele de calificare se aplică pentru prima dată în cazul inspectorilor. Statele membre ale UE care au standarde mai ridicate ar trebui să le poată păstra.*

**Amendamentul 29**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 12 – alineatul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) Statele membre încurajează formarea adecvată a inspectorilor în conformitate cu cerințele de calificare.***

*Justificare*

*Statele membre ar trebui să încurajeze formarea adecvată în conformitate cu cerințele de calificare.*

**Amendamentul 30**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 12 – alineatul 4**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(4) La efectuarea unei *ITP*, inspectorii nu trebuie să se afle în niciun conflict de interese, respectiv să nu aibă legături economice, personale sau familiale cu deținătorul certificatului de înmatriculare al

(4) La efectuarea unei *inspekții tehnice*, inspectorii nu trebuie să se afle în niciun conflict de interese, respectiv să nu aibă legături economice, personale sau familiale cu deținătorul certificatului de

vehiculului supus inspecției.

înmatriculare al vehiculului supus inspecției. **În acest scop, este nevoie de standarde de certificare corespunzătoare, de exemplu utilizarea standardul ISO corespunzător.**

#### *Justificare*

*Pentru a asigura comparabilitatea și independența inspecțiilor tehnice periodice, ar trebui ca statele membre să cadă de acord să folosească aceleași standarde de certificare, de exemplu standardul ISO corespunzător.*

### **Amendamentul 31 Propunere de regulament Articolul 15 – paragraful 1**

#### *Textul propus de Comisie*

*Comisia trebuie să examineze fezabilitatea, costurile și beneficiile instituirii unei platforme electronice de informații privind vehiculele prin intermediul căreia să se schimbe informații privind datele legate de ITP între autoritățile competente ale statelor membre responsabile de inspecția, înmatricularea și omologarea vehiculelor, centrele de inspecție și constructorii de vehicule.*

#### *Amendamentul*

*Comisia examinează care este modul cel mai eficient și eficace de a institui o platformă electronic de informații privind vehiculele folosind soluțiile IT existente care au fost deja implementate în domeniul schimburilor internaționale de date, în vederea reducerii la minimum a costurilor și a evitării suprapunerilor. Se analizează modul optim de realizare a unor legături între sistemele naționale existente, prin intermediul cărora să se facă schimb de informații privind datele legate de inspecția tehnică și kilometrajele indicate de odometre între autoritățile competente ale statelor membre responsabile cu inspecția, înmatricularea și omologarea vehiculelor, centrele de inspecție, producătorii de echipamente de inspecție și constructorii de vehicule. Scopul acestor demersuri este acela de a acorda tuturor părților interesate un acces nediscriminatoriu la informațiile privind vehiculele.*

#### *Justificare*

*Accesul la informații este de o importanță deosebită pentru inspecția tehnică periodică. Toate părțile interesate ar trebui să obțină un acces nediscriminatoriu, astfel cum este prevăzut și în legislația privind OBD.*

**Amendamentul 32**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 15 – paragraful 2**

*Textul propus de Comisie*

Pe baza examinării, Comisia *trebuie să înainteze și să evalueze diverse opțiuni strategice, inclusiv posibilitatea de eliminare a cerinței* referitoare la dovada inspecției, prevăzută la articolul 10. În termen de doi ani de la data aplicării prezentului regulament, Comisia *trebuie să prezinte* Parlamentului European și Consiliului *rezultatele examinării, însoțite de* o propunere legislativă, *dacă este cazul.*

*Amendamentul*

Pe baza examinării, Comisia *prezintă propuneri de consolidare a interoperabilității și a standardizării documentelor electronice și elimină cerința* referitoare la dovada inspecției prevăzută la articolul 10 *și de creare a unui sistem care să permită statelor membre să facă schimb de informații privind kilometrajele în cazul vânzărilor transfrontaliere.* În termen de doi ani de la data aplicării prezentului regulament, Comisia *prezintă* Parlamentului European și Consiliului o propunere legislativă *adecvată.*

**Amendamentul 33**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 18 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) Delegarea competenței menționate la articolul 17 se acordă *pe durată nedeterminată*, începând de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

*Amendamentul*

(2) Delegarea competenței menționate la articolul 17 se acordă *pentru o perioadă de cinci ani*, începând de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. *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 perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.*

**Amendamentul 34**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 18 – alineatul 5 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5a) Comisia informează periodic Parlamentul European cu privire la punerea în aplicare a regulamentului, precum și la efectele acestuia asupra pieței interne și producției industriale a Uniunii.**

*Justificare*

*Fiind vorba despre un sector sensibil pentru economia europeană, consolidarea transparenței și a revizuirii este esențială.*

**Amendamentul 35**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 19 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că manipularea sau fraudarea odometrului este considerată o contravenție pasibilă de sancțiuni eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.**

**eliminat**

*Justificare*

*Aplicarea de sancțiuni nu va pune capăt falsificării kilometrajelor indicate de odometre. Existența informațiilor privind cel mai recent kilometraj indicat de odometru ar putea însă să ducă la acest lucru, fără a se aplica sancțiuni sau amenzi.*

## PROCEDURĂ

|   |   |
|---|---|
| <b>Titlu</b>  | Controalele tehnice rutiere periodice pentru vehiculele cu motor și pentru remorcile acestora   |
| <b>Referințe</b>  | COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)   |
| <b>Comisie competentă în fond</b><br>Data anunțului în plen | TRAN<br>11.9.2012   |
| <b>Aviz emis de către</b><br>Data anunțului în plen         | ITRE<br>11.9.2012   |
| <b>Raportor/Raportoare pentru aviz:</b><br>Data numirii     | Krišjānis Kariņš<br>25.10.2012  |
| <b>Examinare în comisie</b>                                 | 18.3.2013   |
| <b>Data adoptării</b>                                       | 25.4.2013   |
| <b>Rezultatul votului final</b>                             | +: 42<br>–: 4<br>0: 3   |
| <b>Membri titulari prezenți la votul final</b>              | Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Fabrizio Bertot, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Edit Herczog, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Philippe Lamberts, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Catherine Trautmann, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras |
| <b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>             | Elisabetta Gardini, Jolanta Emilia Hibner, Bernd Lange, Vladimír Remek, Algirdas Saudargas, Silvia-Adriana Țicău  |

27.5.2013

## **AVIZ AL COMISIEI PENTRU PIAȚA INTERNĂ ȘI PROTECȚIA CONSUMATORILOR**

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind  
inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a Directivei  
2009/40/CE  
(COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Raportor pentru aviz: Malcolm Harbour

### **JUSTIFICARE SUCCINTĂ**

Propunerea stabilește norme armonizate actualizate ale UE privind inspecția tehnică a autovehiculelor și remorcilor în vederea consolidării standardelor minime referitoare la siguranță și emisii pentru inspecția tehnică periodică (ITP). Propunerea urmărește să contribuie la reducerea la jumătate a deceselor provocate de accidentele rutiere în UE până 2020, în conformitate cu orientările de politică ale UE privind siguranța rutieră. În plus, propunerea urmărește să contribuie la reducerea emisiilor provocate de întreținerea necorespunzătoare a vehiculelor.

Raportorul susține aceste obiective esențiale și, având în vedere diferențele între practicile statelor membre, sprijină armonizarea specifică în conformitate cu principiul subsidiarității și, prin urmare, își exprimă îndoiala în legătură cu utilizarea instrumentului regulamentului, care oferă mai puțină flexibilitate statelor membre pentru a adapta normele la nivel național.

De asemenea, raportorul consideră că reducerea deceselor provocate de accidentele rutiere ar trebui realizată cu respectarea proporționalității și sprijină soluțiile adaptate bazate pe dovezi solide. Astfel, raportorul dorește să atragă atenția asupra incertitudinilor subliniate de Unitatea de evaluare a impactului a Parlamentului European în privința faptului că „presupunerea că inspecțiile tehnice periodice mai frecvente și mai bune ar duce la reducerea defectelor la vehicule nu pare să fie bazată deloc pe dovezi”.

Raportorul subliniază, de asemenea, că domeniul de aplicare a fost extins dincolo de dispozițiile Directivei 2009/40/CE pentru a include noi categorii de vehicule, în special bicicli și tricicli motorizate, remorci ușoare sub 3,5 tone și tractoarele cu o viteză prin construcție care depășește 40 km/h. Propunerea mărește, de asemenea, frecvența inspecțiilor

în cazul vehiculelor mai vechi sau cu un kilometraj ridicat.

Raportorul nu a propus modificări în legătură cu forma sau domeniul de aplicare al propunerii de act legislativ sau cu perioada la care se fac inspecțiile, întrucât acestea sunt aspecte de care se ocupă comisia competentă în fond, și a decis să-și concentreze amendamentele asupra aspectelor legate de piața unică. Din perspectiva IMCO, printre cele mai relevante aspecte sunt:

#### 1. Definiția „inspecției tehnice”

Raportorul propune un amendament pentru modificarea definiției termenului inspecție tehnică, care în prezent poate fi folosit în mod necorespunzător pentru a limita concurența transfrontalieră în comerțul cu vehicule vândute la mâna a doua. Mai exact, definiția Comisiei creează insecuritate juridică deoarece reafirmă într-o definiție generală cerința realizării inspecției în conformitate cu criteriile omologării de tip în general, având în vedere că criteriile relevante în materie de omologare de tip sunt deja definite în anexe. S-ar deduce că toate componentele unui vehicul pot fi inspectate, întrucât se poate constata o dimensiune a siguranței în cazul tuturor componentelor unui vehicul. Ar trebui să fie relevantă numai testarea componentelor omologate pentru siguranță și emisii. Există preocuparea că anumiți actori ar putea exploata acest vid pentru a proteja piața națională de vehicule la mâna a doua și pentru a respinge vehicule fără motive întemeiate.

#### 2. Măsuri pentru identificarea și prevenirea fraudării odometrului

Pentru al treilea an consecutiv, dintre toate produsele, autovehiculele la mâna a doua au obținut, în tabloul de bord al piețelor de consum, cel mai slab scor pentru performanța pe piață, dar, mai ales, cel mai slab loc în privința încrederii. Prin urmare, raportorul propune consolidarea măsurilor pentru combaterea fraudării odometrelor, prin extinderea domeniului de aplicare a platformei electronice care conține informațiile despre vehicule pentru a garanta că o platformă web conține toate informațiile privind kilometrajul vehiculului. În plus, raportorul își exprimă preocuparea în legătură cu faptul că propunerea Comisiei interzice orice corectare a odometrului, inclusiv ajustările prin majorare, care ar evita pierderea inutilă de valoare de piață a vehiculelor în cauză.

#### 3. Accesul la rezultatele inspecțiilor tehnice din registrele naționale, accesul la informațiile tehnice și cerințele minime pentru echipamentele de inspecție

Regulamentul introduce posibilitatea stabilirii unui sistem armonizat de schimb de date al UE, care să permită centrelor ITP din UE să aibă acces la informațiile privind reparațiile și întreținerea vehiculului. Raportorul consideră însă că accesul la acest registru nu ar trebui limitat la autoritățile competente și la centrele ITP. Pentru a asigura condiții de concurență echitabile, raportorul propune ca și producătorii de echipamente de întreținere să aibă acces la aceste informații pentru că acest lucru le-ar permite să producă echipamente de inspecție competitive și eficiente. Raportorul propune, de asemenea, să se permită derularea unor proceduri alternative de inspecție, care pot fi vitale pentru a facilita inspectarea rentabilă a vehiculelor a căror inspecție este dificilă.

#### 4. Derogări



Raportorul salută derogarea aplicată „vehiculelor istorice”. Totuși, consideră că definiția este prea strictă și recomandă stabilirea unei cerințe pe baza vechimii vehiculului. În plus, propune menținerea libertății statelor membre de a stabili derogări de la regulament conform practicii actuale.

#### 5. Recunoașterea reciprocă

Inspekția tehnică este legată de reînmatricularea autovehiculelor, având în vedere că o mai mare armonizare a ITP ar trebui să simplifice reînmatricularea vehiculelor dintr-un stat membru în alt stat membru. Prin urmare, raportorul a introdus o nouă propunere care prevede recunoașterea reciprocă obligatorie a certificatelor ITP la nivelul Uniunii.

#### 6. Revizuirea și monitorizarea

Pentru a consolida în continuare piața unică, raportorul a introdus o clauză de revizuire pentru a stabili, la cinci ani de la adoptarea prezentei propunerii, posibilitatea facilitării schimbului de date privind rezultatele ITP între statele membre.

## AMENDAMENTE

Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor recomandă Comisiei pentru transport și turism, competență în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

### Amendamentul 1 Propunere de regulament

#### Titlul 1

| <i>Textul propus de Comisie</i>   | <i>Amendamentul</i>  |
|---|--|
| Propunere de<br><b>REGULAMENT AL PARLAMENTULUI<br/>EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI</b><br>privind inspekția tehnică periodică a<br>autovehiculelor și remorcilor și de abrogare<br>a Directivei 2009/40/CE<br>(Text cu relevanță pentru SEE) | Propunere de<br><b>DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI<br/>EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI</b><br>privind inspekția tehnică periodică a<br>autovehiculelor și remorcilor și de abrogare<br>a Directivei 2009/40/CE<br>(Text cu relevanță pentru SEE) |

#### *Justificare*

*Regulamentul este un tip de act nepotrivit în situația de față. Scopul urmărit de această lege,*

*de a reduce numărul accidentelor rutiere prin inspecția tehnică periodică, poate fi realizat și cu un instrument juridic care intervine mai puțin în legislația statelor membre. Teza care stă la baza prezentei propuneri este contestabilă. Deoarece îndoielile în privința sa nu pot fi eliminate, se preferă directiva, aceasta fiind un instrument mai proporțional.*

## **Amendamentul 2**

### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 4**

##### *Textul propus de Comisie*

(4) Deși pe teritoriul Uniunii au fost adoptate standarde și cerințe tehnice referitoare la siguranța vehiculelor, se dovedește necesar să se asigure, prin periodicitatea inspecțiilor tehnice, că după introducerea pe piață autovehiculele continuă să îndeplinească standardele de siguranță pe toata durata ciclului lor de viață. ***Această periodicitate a inspecțiilor trebuie să se aplice categoriilor de vehicule definite în Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și de abrogare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului, Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective și Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a Directivei 74/150/CEE.***

##### *Amendamentul*

(4) Deși pe teritoriul Uniunii au fost adoptate standarde și cerințe tehnice referitoare la siguranța vehiculelor, se dovedește necesar să se asigure, prin periodicitatea inspecțiilor tehnice, că după introducerea pe piață autovehiculele continuă să îndeplinească standardele de siguranță pe toata durata ciclului lor de viață. ***Statele membre ar putea introduce cerințe naționale privind inspecția tehnică periodică la categoriile de vehicule definite în Regulamentul 2013/168/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri . Acest regim ar trebui să se aplice categoriilor de vehicule stabilite în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective și Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a Directivei 74/150/CEE.***

### **Amendamentul 3**

#### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 5**

##### *Textul propus de Comisie*

(5) Există o legătură **foarte clară** între nivelul siguranței rutiere și **numărul deficiențelor** tehnice ale vehiculelor. În 2009, numărul deceselor în urma accidentelor rutiere din UE a fost de 35 000. **Presupunând că deficiențele tehnice contribuie la numărul deceselor proporțional cu ponderea pe care o dețin în producerea accidentelor, înseamnă că aceste deficiențe pot provoca moartea a 2 000 de oameni pe an pe teritoriul Uniunii. Pe baza studiilor disponibile, între 900 și 1 100 dintre aceștia ar fi supraviețuit dacă sistemul ITP ar fi fost îmbunătățit corespunzător.**

##### *Amendamentul*

(5) **Se presupune că** există o legătură între nivelul siguranței rutiere și **deficiențele** tehnice ale vehiculelor. În 2009, numărul deceselor în urma accidentelor rutiere din UE a fost de 35 000. **Îmbunătățirea corespunzătoare a sistemului ITP poate contribui la reducerea la minimum a numărului de decese în urma accidentelor rutiere.**

##### *Justificare*

*Teza științifică reținută este contestabilă. Luând în calcul doar Germania, anchetele poliției estimează că influența defectelor tehnice ale vehiculelor asupra urmărilor accidentelor este mult mai redusă.*

### **Amendamentul 4**

#### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 6**

##### *Textul propus de Comisie*

(6) O componentă însemnată a emisiilor totale produse de sectorul transporturilor rutiere, în special a emisiilor de CO<sub>2</sub>, provine de la un număr mic de vehicule cu sisteme deficitare de control al emisiilor. Se estimează că 5% din parcul auto provoacă 25% din totalul emisiilor de poluanți. Prin urmare, periodicitatea inspecțiilor tehnice ar contribui și la îmbunătățirea stării mediului prin reducerea mediei emisiilor generate de

##### *Amendamentul*

(6) O componentă însemnată a emisiilor totale produse de sectorul transporturilor rutiere, în special a emisiilor de CO<sub>2</sub>, provine de la un număr mic de vehicule cu sisteme deficitare de control al emisiilor. Se estimează că 5% din parcul auto provoacă 25% din totalul emisiilor de poluanți.

autovehicule.

*Acest fapt este valabil și în cazul creșterii emisiilor de NOx și de pulberi în suspensie generate de motoarele de concepție modernă, care necesită o verificare mai aprofundată a nivelului de emisii, inclusiv o verificare electronică a integrității și funcționalității sistemului de diagnosticare montat la bordul vehiculului (OBD), prin testarea țevii de eșapament, pentru a asigura o testare completă și exactă a sistemului de emisii, întrucât OBD nu reprezintă un test fiabil.*

Prin urmare, periodicitatea inspecțiilor tehnice ar contribui și la îmbunătățirea stării mediului prin reducerea mediei emisiilor generate de autovehicule.

#### *Justificare*

*Sistemul OBD nu reprezintă o metodă garantată de evaluare a emisiilor; din acest motiv, sistemul trebuie verificat prin măsurarea emisiilor de gaze de evacuare la nivelul țevii de eșapament.*

## **Amendamentul 5 Propunere de regulament**

### **Considerentul 7**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(7) Rezultatele unor anchete solide arată că 8% din accidentele de motocicletă sunt provocate sau legate de defecțiuni tehnice. Motocicliștii reprezintă categoria de participanți la trafic cu cel mai mare risc și cu un număr tot mai mare de decese. Conducătorii mopedurilor sunt suprareprezențați în numărul deceselor, cu mai mult de 1 400 de persoane decedate în accidente rutiere în 2008. Prin urmare, gama vehiculelor supuse inspecției se va extinde la categoria de participanți la trafic cu risc maxim, respectiv la vehiculele motorizate cu două sau trei roți.*

*eliminat*

## Justificare

Conform principiilor subsidiarității și proporționalității, trebuie lăsată la latitudinea statelor membre posibilitatea extinderii inspecțiilor tehnice la vehiculele motorizate cu două sau trei roți. Pe de altă parte, datele CE în materie de accidente referitoare la vehiculele cu două sau trei roți nu se corelează cu rezultatele altor studii efectuate anterior.

### Amendamentul 6 Propunere de regulament

#### Considerentul 10

##### *Textul propus de Comisie*

(10) ITP este o activitate suverană și, ca atare, trebuie realizată de statele membre sau de organisme însărcinate de statele membre, sub supravegherea acestora. Statele membre *trebuie* să rămână responsabile de ITP în orice situație, chiar și atunci când sistemul național permite autorizarea organismelor private (inclusiv a celor implicate în activitățile de reparație).

##### *Amendamentul*

(10) ITP este o activitate suverană și, ca atare, trebuie realizată de statele membre sau de organisme însărcinate de statele membre, sub supravegherea acestora. Statele membre *ar trebui* să rămână responsabile de **organizarea** ITP în orice situație, chiar și atunci când sistemul național permite autorizarea organismelor private (inclusiv a celor implicate în activitățile de reparație).

### Amendamentul 7 Propunere de regulament

#### Considerentul 12

##### *Textul propus de Comisie*

(12) Pentru a se obține o înaltă calitate a inspecțiilor pe întreg teritoriul Uniunii, atât echipamentele utilizate la ITP, cât și întreținerea și calibrarea lor trebuie specificate la nivelul Uniunii.

##### *Amendamentul*

(12) Pentru a se obține o înaltă calitate a inspecțiilor pe întreg teritoriul Uniunii, atât echipamentele utilizate la ITP, cât și întreținerea și calibrarea lor trebuie specificate la nivelul Uniunii. **Ar trebui încurajată inovarea în ceea ce privește sistemele, procedurile și echipamentele de inspecție care permit reducerea în continuare a costurilor și maximizarea beneficiilor.**

## Amendamentul 8 Propunere de regulament

### Considerentul 14

#### *Textul propus de Comisie*

(14) Rezultatele unei inspecții nu pot fi modificate în scopuri comerciale. Ele pot fi modificate de organismul de supraveghere numai dacă se constată că sunt flagrant incorecte.

#### *Amendamentul*

(14) Rezultatele unei inspecții nu pot fi modificate în scopuri comerciale. Ele pot fi modificate de organismul de supraveghere numai dacă se constată că sunt flagrant incorecte, **iar acesta impune sancțiuni adecvate organismului care a eliberat certificatul.**

## Amendamentul 9 Propunere de regulament Considerentul 22

#### *Textul propus de Comisie*

(22) După fiecare inspecție se **eliberează** un certificat ITP **care trebuie să cuprindă, printre altele, informații legate de identitatea** vehiculului și **de rezultatele** inspecției. Statele membre **trebuie să integreze/colekteze** și să păstreze aceste informații într-o bază de date, **în vederea unei monitorizări ulterioare corespunzătoare a acestor inspecții.**

#### *Amendamentul*

(22) **Pentru a asigura urmărirea corespunzătoare a rezultatelor inspecțiilor**, după fiecare inspecție **ar trebui să se elibereze** un certificat ITP **și acesta ar trebui creat și în format electronic și ar trebui să conțină aceleași informații în privința identității** vehiculului și **a rezultatelor** inspecției **ca și cele din certificatul ITP original. În plus**, statele membre **ar trebui să colecteze** și să păstreze aceste informații într-o bază de date **centralizată pentru a garanta că autenticitatea rezultatelor inspecțiilor tehnice periodice poate fi verificată cu ușurință.**

#### *Justificare*

*CertIFICATELE ITP AR TREBUI ELIBERATE ÎN FORMAT TIPĂRIT, PRECUM ȘI ELECTRONIC PENTRU A EVITA FALSIFICAREA SAU FRAUDAREA ȘI PENTRU A FACILITA SCHIMBUL DE INFORMAȚII CARE VA PERMITE DEZVOLTAREA UNEI PLATFORME ELECTRONICE DE INFORMAȚII PRIVIND VEHICULELE.*

## Amendamentul 10

### Propunere de regulament Considerentul 23

#### *Textul propus de Comisie*

(23) Se estimează că fraudarea odometrului afectează între 5 % și 12 % din mașinile uzate vândute, fapt care determină un cost societal foarte mare, care se ridică la mai multe miliarde de euro anual și o evaluare incorectă a capacității de a participa la trafic a unui vehicul. Pentru a combate fraudele legate de odometru, înregistrarea kilometrajului în certificatul ITP, împreună cu obligația de a prezenta certificatul ITP anterior, ar facilita depistarea măsluirii sau manipulării kilometrajului. De asemenea, fraudarea odometrului ar trebui considerată în mod mai sistematic drept contravenție pasibilă de sancțiune.

#### *Amendamentul*

(23) Se estimează că fraudarea odometrului afectează între 5 % și 12 % din mașinile uzate vândute, fapt care determină un cost societal foarte mare, care se ridică la mai multe miliarde de euro anual și o evaluare incorectă a capacității de a participa la trafic a unui vehicul. Pentru a combate fraudele legate de odometru, înregistrarea kilometrajului în certificatul ITP, împreună cu obligația de a prezenta certificatul ITP anterior, ar facilita depistarea măsluirii sau manipulării kilometrajului **și ar îmbunătăți funcționarea pieței unice în sectorul comerțului transfrontalier cu autovehicule la mâna a doua. Într-adevăr, în cea de-a opta ediție a tabloului de bord al piețelor de consum din decembrie 2012, intitulat „Pentru o mai bună funcționare a piețelor în interesul consumatorilor”, pentru al treilea an consecutiv, acest segment de piață a obținut cel mai slab scor pentru performanța pe piață, dar, mai ales, cel mai slab loc în privința încrederii.** De asemenea, fraudarea odometrului ar trebui considerată în mod mai sistematic drept contravenție pasibilă de sancțiune.

## Amendamentul 11 Propunere de regulament

### Considerentul 26

#### *Textul propus de Comisie*

(26) Pentru a completa **prezentul regulament** cu detalii tehnice, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie

#### *Amendamentul*

(26) Pentru a completa **prezenta directivă** cu detalii tehnice, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată

delegată Comisiei, pentru a se ține cont, dacă este cazul, de evoluția legislației europene în materie de omologare de tip față de categoriile de vehicule, precum și de necesitatea actualizării anexelor în funcție de cele mai recente progrese tehnice. Este deosebit de important ca, pe parcursul activităților pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Comisiei, pentru a se ține cont, dacă este cazul, de evoluția legislației europene în materie de omologare de tip față de categoriile de vehicule, precum și de necesitatea actualizării anexelor în funcție de cele mai recente progrese tehnice. Este deosebit de important ca, pe parcursul activităților pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

#### *Justificare*

*Regulamentul este un tip de act nepotrivit în situația de față. Scopul urmărit de această lege, de a reduce numărul accidentelor rutiere prin inspecția tehnică periodică, poate fi realizat și cu un instrument juridic care intervine mai puțin în legislația statelor membre. Teza care stă la baza prezentei propuneri este contestabilă. Deoarece îndoielile în privința sa nu pot fi eliminate, se preferă directiva, aceasta fiind un instrument mai proporțional.*

## **Amendamentul 12** **Propunere de regulament**

### **Considerentul 27**

#### *Textul propus de Comisie*

(27) În scopul de a se asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a **prezentului regulament**, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare. Respectivetele competențe de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie.

#### *Amendamentul*

(27) În scopul de a se asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a **prezentei directive**, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare. Respectivetele competențe de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie.



### *Justificare*

*Regulamentul este un tip de act nepotrivit în situația de față. Scopul urmărit de această lege, de a reduce numărul accidentelor rutiere prin inspecția tehnică periodică, poate fi realizat și cu un instrument juridic care intervine mai puțin în legislația statelor membre. Teza care stă la baza prezentei propuneri este contestabilă. Deoarece îndoielile în privința sa nu pot fi eliminate, se preferă directiva, aceasta fiind un instrument mai proporțional.*

#### **Amendamentul 13**

##### **Propunere de regulament**

##### **Considerentul 29**

###### *Textul propus de Comisie*

(29) Dat fiind că obiectivul **prezentului regulament**, și anume crearea unor cerințe și norme comune minime privind efectuarea ITP la vehiculele înmatriculate pe teritoriul Uniunii, nu poate fi realizat în mod suficient de statele membre și ar putea fi, așadar, mai bine realizat la nivelul Uniunii, Comisia poate lua măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității enunțat la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, **prezentul regulament** nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv.

###### *Amendamentul*

(29) Dat fiind că obiectivul **prezentei directive**, și anume crearea unor cerințe și norme comune minime privind efectuarea ITP la vehiculele înmatriculate pe teritoriul Uniunii, nu poate fi realizat în mod suficient de statele membre și ar putea fi, așadar, mai bine realizat la nivelul Uniunii, Comisia poate lua măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității enunțat la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, **prezenta directivă** nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv.

### *Justificare*

*Regulamentul este un tip de act nepotrivit în situația de față. Scopul urmărit de această lege, de a reduce numărul accidentelor rutiere prin inspecția tehnică periodică, poate fi realizat și cu un instrument juridic care intervine mai puțin în legislația statelor membre. Teza care stă la baza prezentei propuneri este contestabilă. Deoarece îndoielile în privința sa nu pot fi eliminate, se preferă directiva, aceasta fiind un instrument mai proporțional.*

#### **Amendamentul 14**

##### **Propunere de regulament**

##### **Considerentul 30**

###### *Textul propus de Comisie*

**(30) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile**

###### *Amendamentul*

**eliminat**

*recunoscute în special de Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene, astfel cum se menționează la articolul 6 din Tratatul privind Uniunea Europeană,*

## **Amendamentul 15** **Propunere de regulament**

### **Considerentul 31**

#### *Textul propus de Comisie*

(31) **Prezentul regulament** actualizează cerințele tehnice cuprinse în Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora și îi extinde domeniul de aplicare pentru a include în special înființarea unor centre de inspecție și a organismelor de supraveghere aferente, precum și desemnarea inspectorilor însărcinați cu efectuarea ITP. Prin urmare, această directivă trebuie abrogată. În plus, **prezentul regulament** integrează normele conținute în Recomandarea 2010/378/UE a Comisiei din 5 iulie 2010 privind evaluarea defecțiunilor în cadrul inspecțiilor tehnice auto, în conformitate cu Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora cu scopul de a reglementa mai bine metodele de inspecție tehnică.

#### *Amendamentul*

(31) **Prezenta directivă** actualizează cerințele tehnice cuprinse în Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora și îi extinde domeniul de aplicare pentru a include în special înființarea unor centre de inspecție și a organismelor de supraveghere aferente, precum și desemnarea inspectorilor însărcinați cu efectuarea ITP. Prin urmare, această directivă trebuie abrogată. În plus, **prezenta directivă** integrează normele conținute în Recomandarea 2010/378/UE a Comisiei din 5 iulie 2010 privind evaluarea defecțiunilor în cadrul inspecțiilor tehnice auto, în conformitate cu Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora cu scopul de a reglementa mai bine metodele de inspecție tehnică.

#### *Justificare*

*Regulamentul este un tip de act nepotrivit în situația de față. Scopul urmărit de această lege, de a reduce numărul accidentelor rutiere prin inspecția tehnică periodică, poate fi realizat și cu un instrument juridic care intervine mai puțin în legislația statelor membre. Teza care stă la baza prezentei propuneri este contestabilă. Deoarece îndoielile în privința sa nu pot fi eliminate, se preferă directiva, aceasta fiind un instrument mai proporțional.*

## **Amendamentul 16**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

**Prezentul regulament** instituie sistemul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor.

*Amendamentul*

**Prezenta directivă** instituie sistemul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor, **aplicat pe baza unor cerințe și standarde tehnice minime, cu scopul de a asigura un nivel înalt de siguranță rutieră și de protecție a mediului.**

*Justificare*

*O directivă stabilește standarde minime comune pentru inspecția tehnică periodică, însă ține seama, în același timp, de diferențele dintre statele membre. Sunt permise cerințe și standarde tehnice mai ridicate.*

## **Amendamentul 17**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 1 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

(1) **Prezentul regulament** se aplică vehiculelor care au o viteză de proiectare care depășește 25 km/h și fac parte din categoriile de mai jos, după cum se precizează în **Directiva 2002/24/CE**, în Directiva 2007/46/CE și în Directiva 2003/37/CE:

*Amendamentul*

(1) **Prezenta directivă** se aplică vehiculelor care au o viteză de proiectare care depășește 25 km/h și fac parte din categoriile de mai jos, după cum se precizează în **Regulamentul 2013/168/CE**, în Directiva 2007/46/CE și în Directiva 2003/37/CE:

*Justificare*

*Regulamentul este un tip de act nepotrivit în situația de față. Scopul urmărit de această lege, de a reduce numărul accidentelor rutiere prin inspecția tehnică periodică, poate fi realizat și cu un instrument juridic care intervine mai puțin în legislația statelor membre. Teza care stă la baza prezentei propuneri este contestabilă. Deoarece îndoielile în privința sa nu pot fi eliminate, se preferă directiva, aceasta fiind un instrument mai proporțional.*

## **Amendamentul 18**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 7**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**– bicicluri sau tricicluri – categoriile L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e;**

**eliminat**

*Justificare*

*Conform principiilor subsidiarității și proporționalității, trebuie lăsată la latitudinea statelor membre posibilitatea extinderii inspecțiilor tehnice la vehiculele motorizate cu două sau trei roți. Pe de altă parte, datele CE în materie de accidente referitoare la vehiculele cu două sau trei roți nu se corelează cu rezultatele altor studii efectuate anterior.*

## **Amendamentul 19**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 2 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2) Prezentul regulament nu se aplică:**

**(2) Prezenta directivă nu se aplică:**

*Justificare*

*Regulamentul este un tip de act nepotrivit în situația de față. Scopul urmărit de această lege, de a reduce numărul accidentelor rutiere prin inspecția tehnică periodică, poate fi realizat și cu un instrument juridic care intervine mai puțin în legislația statelor membre. Teza care stă la baza prezentei propuneri este contestabilă. Deoarece îndoielile în privința sa nu pot fi eliminate, se preferă directiva, aceasta fiind un instrument mai proporțional.*

## **Amendamentul 20**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 2 – paragraful 1 (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**biciclurilor sau triciclurilor – categoriile L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e;**

## **Amendamentul 21**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) Statele membre pot introduce cerințe naționale privind ITP la vehiculele enumerate la alineatul (2) și înmatriculate pe teritoriul lor.

*Amendamentul*

(3) Statele membre pot introduce cerințe naționale privind ITP la vehiculele enumerate la **alineatul (1) liniuța 7 și la** alineatul (2) și înmatriculate pe teritoriul lor.

*Justificare*

*Prezentul amendament rezultă direct din transpunerea regulamentului într-o directivă. Totuși, este important să se menționeze acest lucru în acest stadiu, în mod explicit. Statele membre care aplică un sistem de inspecții tehnice ar trebui să le poată menține. Statele membre care nu aplică un sistem de inspecții tehnice nu ar trebui obligate să introducă astfel de inspecții.*

**Amendamentul 22**

**Propunere de regulament**

**Articolul 3 – paragraful 1 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

În sensul **prezentului regulament**, se aplică următoarele definiții:

*Amendamentul*

În sensul **prezentei directive**, se aplică următoarele definiții:

*Justificare*

*Terminologie conformă unei directive.*

**Amendamentul 23**

**Propunere de regulament**

**Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 5**

*Textul propus de Comisie*

**5. „bicicluri sau tricicluri” înseamnă orice autovehicul pe două roți, cu sau fără ataș, tricicluri sau cvadricicluri;**

*Amendamentul*

**eliminat**

*Justificare*

*Conform principiilor subsidiarității și proporționalității, trebuie lăsată la latitudinea statelor membre posibilitatea extinderii inspecțiilor tehnice la vehiculele motorizate cu două sau trei roți. Pe de altă parte, datele CE în materie de accidente referitoare la vehiculele cu două sau*

*trei roți nu se corelează cu rezultatele altor studii efectuate anterior.*

#### **Amendamentul 24**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 7 – partea introductivă**

###### *Textul propus de Comisie*

7. „vehicul de epocă” înseamnă orice vehicul care **îndeplinește toate condițiile următoare:**

###### *Amendamentul*

7. „vehicul de epocă” înseamnă orice vehicul care **a fost fabricat sau înmatriculat prima dată cu cel puțin 30 de ani în urmă și este considerat istoric de autoritățile statului membru competente pentru înmatricularea vehiculelor.**

###### *Justificare*

*Definiția vehiculului de epocă elaborată de Comisie este inutil de detaliată și un număr mult prea mare de vehicule ar intra în mod necorespunzător sub incidența domeniului de aplicare a regulamentului. O simplă cerință privind vechimea, în timp ce restul specificațiilor pot fi lăsate în competența statelor membre, oferă suficientă flexibilitate și este în conformitate cu practicile actuale.*

#### **Amendamentul 25**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 7 – liniuța 1**

###### *Textul propus de Comisie*

– **a fost fabricat în urmă cu minimum 30 de ani;**

###### *Amendamentul*

**eliminat**

#### **Amendamentul 26**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 7 – liniuța 2**

###### *Textul propus de Comisie*

– **este întreținut prin utilizarea unor piese de schimb care reproduc componentele istorice ale vehiculului;**

###### *Amendamentul*

**eliminat**

**Amendamentul 27**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 7 – liniuța 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*– nu a suferit nicio modificare a caracteristicilor tehnice ale componentelor sale principale precum motorul, frânele, direcția ori suspensiile și*

*eliminat*

**Amendamentul 28**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 7 – liniuța 4**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*– are aspectul exterior nemodificat.*

*eliminat*

**Amendamentul 29**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 9**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*9. „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;*

*9. „inspecție tehnică auto” înseamnă o inspecție realizată, în conformitate cu anexa II și anexa III la prezentul regulament, pentru a garanta că un vehicul poate fi folosit în condiții de siguranță pe drumurile publice și respectă caracteristicile de mediu obligatorii;*

*Justificare*

*Definiția Comisiei creează insecuritate juridică deoarece reafirmă într-o definiție generală cerința realizării inspecției în conformitate cu criteriile omologării de tip în general, având în vedere că criteriile relevante în materie de omologare de tip (în ceea ce privește inspecția pentru siguranță și emisii) sunt deja definite în anexele la prezentul regulament. În lipsa prezentului amendament, orice componentă de vehicul cu omologare de tip ar putea fi aleasă pentru inspecția în privința siguranței și, prin urmare, anumite vehicule ar putea fi respinse în mod inutil.*

**Amendamentul 30**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) Autovehiculele și remorcile se vor inspecta periodic, conform **prezentului regulament**, în statul membru de înmatriculare.

*Amendamentul*

(1) Autovehiculele și remorcile se vor inspecta periodic, conform **prezentei directive**, în statul membru de înmatriculare.

*Justificare*

*Regulamentul este un tip de act nepotrivit în situația de față. Scopul urmărit de această lege, de a reduce numărul accidentelor rutiere prin inspecția tehnică periodică, poate fi realizat și cu un instrument juridic care intervine mai puțin în legislația statelor membre. Teza care stă la baza prezentei propuneri este contestabilă. Deoarece îndoielile în privința sa nu pot fi eliminate, se preferă directiva, aceasta fiind un instrument mai proporțional.*

**Amendamentul 31**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) Constructorii de vehicule *trebuie să ofere* centrelor de inspecție *sau*, dacă este cazul, **autorităților** competente, acces la informațiile tehnice necesare pentru ITP, după cum se stabilește în anexa I. Comisia trebuie să adopte norme detaliate privind procedurile de acces la informațiile tehnice din anexa I, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2),

*Amendamentul*

(3) Constructorii de vehicule *oferă* centrelor de inspecție, **fabricanților de echipamente de testare și**, dacă este cazul, **autorităților și operatorilor independenți care asigură repararea și întreținerea vehiculelor**, acces la informațiile tehnice necesare pentru ITP, după cum se stabilește în anexa I. Comisia trebuie să adopte norme detaliate privind procedurile de acces la informațiile tehnice din anexa I, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2),

**Amendamentul 32**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 5 – alineatul 1 – liniuța 1**



*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

– **vehiculele din categoriile L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată; apoi, o dată la doi ani și după aceea anual;**

**eliminat**

*Justificare*

*Conform principiilor subsidiarității și proporționalității, trebuie lăsată la latitudinea statelor membre posibilitatea extinderii inspecțiilor tehnice la vehiculele motorizate cu două sau trei roți. Pe de altă parte, datele CE în materie de accidente referitoare la vehiculele cu două sau trei roți nu se corelează cu rezultatele altor studii efectuate anterior.*

### **Amendamentul 33**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul 1 – liniuța 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

– vehiculele din categoriile M1, N1 și O2: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată; apoi, o dată la doi ani **și după aceea anual;**

– vehiculele din categoriile M1, N1 și O2: la patru ani de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată; apoi, **cel mult** o dată la doi ani;

### **Amendamentul 34**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul 1 – liniuța 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

– vehiculele din categoria M1 înmatriculate ca taxi sau ambulanță, vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3, T5, O3 și O4: la **un an** de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată și ulterior, **anual**.

– vehiculele din categoria M1 înmatriculate ca taxi sau ambulanță, vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3, T5, O3 și O4: la **doi ani** de la data la care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată și, ulterior, **cel mult o dată la doi ani;**

*Justificare*

*Defecțiunile tehnice pot fi descoperite doar prin aprofundarea inspecțiilor; sporirea frecvenței acestora nu servește la nimic dacă inspecția este efectuată superficial. Sporirea*

numărului inspecțiilor efectuate nu va duce la nicio îmbunătățire vizibilă.

### **Amendamentul 35**

#### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 5 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2) Dacă un vehicul din categoria M1 sau N1 atinge sau depășește un kilometraj de 160 000 km la prima ITP de după prima înmatriculare, trebuie supus ulterior unei ITP anuale.**

**eliminat**

*Justificare*

*Este puțin probabil să existe o legătură între kilometrajul sau vechimea vehiculelor și lipsa siguranței rutiere. Vehiculele mai vechi nu sunt implicate mai des în accidente decât cele noi.*

### **Amendamentul 36**

#### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 5 – alineatul 4**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(4) Indiferent de data ultimei ITP, autoritatea competentă poate solicita ca un vehicul să fie supus unei ITP sau unei verificări suplimentare înainte de data menționată la alineatele (1) și (2), în următoarele cazuri:

după un accident care a provocat avarii majore principalelor componente de siguranță a vehiculului precum roțile, suspensiile, zonele de deformare, direcția sau frânele;

atunci când sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate;

***în cazul schimbării deținătorului certificatului de înmatriculare al vehiculului.***

(4) Indiferent de data ultimei ITP, autoritatea competentă poate solicita ca un vehicul să fie supus unei ITP sau unei verificări suplimentare înainte de data menționată la alineatele (1) și (2), în următoarele cazuri:

după un accident care a provocat avarii majore principalelor componente de siguranță a vehiculului precum roțile, suspensiile, zonele de deformare, direcția sau frânele;

atunci când sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate;

## Justificare

*Tema centrală a acestei propuneri legislative este îmbunătățirea inspecțiilor tehnice. Nu este clar de ce ar trebui dintr-o dată suspectată o defecțiune tehnică atunci când se schimbă proprietarul vehiculului.*

### **Amendamentul 37** **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul 4 – paragraful 1 (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***în urma unui control rutier;***

### **Amendamentul 38** **Propunere de regulament**

#### **Articolul 8 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) Centrul de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă care a efectuat ITP la un vehicul eliberează un certificat ITP aceluși vehicul, conținând cel puțin elementele prevăzute în anexa IV.

(1) Centrul de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă care a efectuat ITP la un vehicul eliberează un certificat ITP aceluși vehicul, ***care trebuie să fie disponibil și în format electronic***, conținând cel puțin elementele prevăzute în anexa IV.

### **Amendamentul 39** **Propunere de regulament**

#### **Articolul 8 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(2) Centrul de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă furnizează certificatul ITP persoanei care prezintă vehiculul la inspecție sau, în cazul ***certificatelor ITP electronice***, o ***copie certificată a acestui certificat, în format imprimat***.

(2) ***Imediat ce inspecția este încheiată în mod satisfăcător***, centrul de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă furnizează certificatul ITP persoanei care prezintă vehiculul la inspecție sau, în cazul ***în care certificatul este în formă electronică, îi furnizează o versiune imprimată a acestuia***.

**Amendamentul 40**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 8 – alineatul 2 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(2a) În cazul în care se primește o cerere de reînmatriculare a unui vehicul, iar vehiculul provine din alt stat membru, autoritățile de înmatriculare recunosc certificatul ITP după ce verifică validitatea sa în momentul reînmatriculării. Recunoașterea este valabilă pentru aceeași perioadă ca cea stabilită în certificatul original, cu excepția cazului în care perioada de valabilitate inițială este mai mare decât durata maximă legală în statul membru în care este reînmatriculat vehiculul. În acest caz valabilitatea este redusă și calculată de la data la care vehiculul a primit certificatul ITP inițial. Înaintea datei de intrare în vigoare a prezentului regulament, statele membre își comunică formatul certificatului ITP recunoscut de autoritățile lor competente, precum și instrucțiunile privind modalitatea de verificare a autenticității acestuia.*

*Justificare*

*Pentru a facilita reînmatricularea autovehiculelor la nivelul Uniunii, prezentul amendament introduce un sistem de recunoaștere reciprocă a certificatelor ITP între statele membre, cu efect de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.*

**Amendamentul 41**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 8 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(3) Începând cu data intrării în vigoare a **prezentului regulament** și cel mai târziu la trei ani de la această dată, centrele de inspecție comunică electronic autorității

(3) Începând cu data intrării în vigoare a **prezentei directive** și cel mai târziu la trei ani de la această dată, centrele de inspecție comunică electronic autorității competente

competente dintr-un stat membru informațiile menționate în certificatele ITP pe care le eliberează. Această comunicare trebuie să aibă loc într-un termen rezonabil de la eliberarea certificatelor ITP. Până la această dată, centrele de inspecție pot comunica autorității competente aceste informații prin orice alte mijloace. Autoritatea competentă păstrează aceste informații timp de 36 de luni de la data primirii lor.

dintr-un stat membru informațiile menționate în certificatele ITP pe care le eliberează. Această comunicare trebuie să aibă loc într-un termen rezonabil de la eliberarea certificatelor ITP. Până la această dată, centrele de inspecție pot comunica autorității competente aceste informații prin orice alte mijloace. Autoritatea competentă păstrează aceste informații **într-o bază de date centralizată** timp de 36 de luni de la data primirii lor.

### *Justificare*

*Prezentul amendament urmărește facilitarea schimbului de informații, care va permite dezvoltarea unei platforme electronice de informații privind vehiculele.*

## **Amendamentul 42 Propunere de regulament**

### **Articolul 8 – alineatul 5**

#### *Textul propus de Comisie*

(5) Rezultatele ITP se notifică autorității de înmatriculare a autovehiculului. Notificarea conține informațiile menționate în certificatul ITP.

#### *Amendamentul*

(5) Rezultatele ITP se notifică **fără întârziere** autorității de înmatriculare a autovehiculului. Notificarea conține informațiile menționate în certificatul ITP.

## **Amendamentul 43 Propunere de regulament**

### **Articolul 12 – alineatul 3**

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Inspectorii care sunt deja angajați de autoritățile competente ale statelor membre sau de un centru de inspecție la data aplicării **prezentului regulament** sunt exceptați de la cerințele prevăzute în anexa VI la punctul I. Statele membre eliberează acestor inspectori un certificat de echivalență.

#### *Amendamentul*

(3) Inspectorii care sunt deja angajați de autoritățile competente ale statelor membre sau de un centru de inspecție la data aplicării **prezentei directive** sunt exceptați de la cerințele prevăzute în anexa VI la punctul I. Statele membre eliberează acestor inspectori un certificat de echivalență.

### *Justificare*

*Regulamentul este un tip de act nepotrivit în situația de față. Scopul urmărit de această lege, de a reduce numărul accidentelor rutiere prin inspecția tehnică periodică, poate fi realizat și cu un instrument juridic care intervine mai puțin în legislația statelor membre. Teza care stă la baza prezentei propuneri este contestabilă. Deoarece îndoielile în privința sa nu pot fi eliminate, se preferă directiva, aceasta fiind un instrument mai proporțional.*

#### **Amendamentul 44** **Propunere de regulament** **Articolul 14 – alineatul 1**

##### *Textul propus de Comisie*

(1) Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte state membre și cu Comisia, în ceea ce privește aplicarea **prezentului regulament**.

##### *Amendamentul*

(1) Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte state membre și cu Comisia, în ceea ce privește aplicarea **prezentei directive**.

### *Justificare*

*Terminologie conformă unei directive.*

#### **Amendamentul 45** **Propunere de regulament**

##### **Articolul 14 – alineatul 2**

##### *Textul propus de Comisie*

(2) Statele membre transmit Comisiei numele și datele de contact ale punctului lor național de contact cel târziu la [un an de la intrarea în vigoare a **prezentului regulament**] și o informează de îndată cu privire la orice modificare apărută. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact naționale și o transmite statelor membre.

##### *Amendamentul*

(2) Statele membre transmit Comisiei numele și datele de contact ale punctului lor național de contact cel târziu la [un an de la intrarea în vigoare a **prezentei directive**] și o informează de îndată cu privire la orice modificare apărută. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact naționale și o transmite statelor membre.

### *Justificare*

*Terminologie conformă unei directive.*

**Amendamentul 46**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 15 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

Comisia *trebuie să examineze fezabilitatea, costurile și beneficiile instituirii unei platforme electronice* de informații privind vehiculele prin intermediul căreia să se *schimbe informații* privind *datele legate de ITP* între autoritățile competente ale statelor membre responsabile de inspecția, înmatricularea și omologarea vehiculelor, centrele de inspecție și constructorii de vehicule.

*Amendamentul*

*(1) În urma unei analize detaliate a costurilor și beneficiilor, inclusiv a îmbunătățirilor la nivelul siguranței vehiculelor și al inspecțiilor acestuia și doar dacă rezultatul analizei costuri/avantaje este pozitiv, Comisia propune o platformă electronică de informații privind vehiculele prin intermediul căreia să se faciliteze accesul la informațiile privind rezultatele inspecțiilor tehnice, kilometrajul și înmatricularea vehiculelor între autoritățile competente ale statelor membre responsabile de inspecția, înmatricularea și omologarea vehiculelor, centrele de inspecție, constructorii de vehicule, producătorii de echipamente de inspecție și de măsurare și alți operatori independenți.*

**Amendamentul 47**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 15 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*(2) Pe baza examinării, Comisia trebuie să înainteze și să evalueze diverse opțiuni strategice, inclusiv posibilitatea de eliminare a cerinței referitoare la dovada inspecției, prevăzută la articolul 10. În termen de doi ani de la data aplicării prezentului regulament, Comisia trebuie să prezinte Parlamentului European și Consiliului rezultatele examinării, însoțite de o propunere legislativă, dacă este cazul.*

*Amendamentul*

*(2) În cazul în care analiza costuri/avantaje este neconcludentă sau negativă, Comisia are, totuși, în vedere și, dacă este cazul, propune o metodă de facilitare a accesului la date și la informații și înaintează și evaluează diverse opțiuni strategice, inclusiv posibilitatea de eliminare a cerinței referitoare la dovada inspecției, prevăzută la articolul 10.*

**Amendamentul 48**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 15 – alineatul 2 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2a) În ambele cazuri, Comisia ține seama de soluțiile informatice și de platformele electronice existente în ceea ce privește datele și informațiile accesibile publicului.**

**Amendamentul 49**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 15 – alineatul 2 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2b) În termen de doi ani de la data aplicării prezentei directive, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.**

**Amendamentul 50**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 18 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**Articolul 18a**

**Raportarea**

**Până la [cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive și efectele acesteia, în special în ceea ce privește eficacitatea dispozițiilor referitoare la domeniul de aplicare, la frecvența inspecțiilor și punerea în aplicare a recunoașterii reciproce a certificatelor ITP. Raportul include și o analiză a necesității actualizării anexelor la**



*prezenta directivă în funcție de progresele tehnice și practicile utilizate. Acest raport este prezentat după consultarea comitetului menționat la articolul 16 și este însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative.*

**Amendamentul 51**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 18 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*(2) Delegarea competenței menționate la articolul 17 se acordă pe durată nedeterminată, începând de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament].*

*Amendamentul*

*(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 17 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [data intrării în vigoare a prezentei directive]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.*

*Justificare*

*O perioadă temporară pentru delegarea competenței este mai adecvată. Comisia ar trebui să elaboreze un raport privind funcționarea actelor delegate.*

**Amendamentul 52**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 19 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

*(1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor **prezentului regulament** și iau toate măsurile necesare asigurării punerii în aplicare a acestora.*

*Amendamentul*

*(1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor **prezentei directive** și iau toate măsurile necesare asigurării punerii în aplicare a acestora. Aceste*

Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.

sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.

*Justificare*

*Terminologie conformă unei directive.*

**Amendamentul 53**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 19 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că manipularea sau fraudarea odometrului este considerată o contravenție pasibilă de sancțiuni eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.

*Amendamentul*

(2) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că manipularea sau fraudarea odometrului este considerată o contravenție pasibilă de sancțiuni eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii, ***cu excepția ajustărilor prin majorare ale valorilor odometrelor, autorizate de un centru de inspecție sau de o autoritate competentă pentru a corecta manipulări ilegale anterioare.***

*Justificare*

*Acest amendament garantează că valorile odometrelor manipulate în mod ilegal pot fi ajustate prin majorare în mod legal de către centrele de inspecție sau autoritățile competente pentru a garanta că vehiculele în cauză nu sunt scoase din circulație și vor putea fi în viitor prezentate la inspecții tehnice.*

**Amendamentul 54**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 19 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) Statele membre notifică dispozițiile în cauză Comisiei până la [un an de la data aplicării ***prezentului regulament***] și notifică fără întârziere Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a acestora.

*Amendamentul*

(3) Statele membre notifică dispozițiile în cauză Comisiei până la [un an de la data aplicării ***prezentei directive***] și notifică fără întârziere Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a acestora.

*Justificare*

*Terminologie conformă unei directive.*

**Amendamentul 55**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 20 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) Infrastructura și echipamentele de inspecție menționate la articolul 11, care nu respectă cerințele minime stabilite în anexa V la [data aplicării  **prezentului regulament**] pot fi utilizate pentru efectuarea ITP pentru o perioadă de maximum 5 ani de la această dată.

*Amendamentul*

(1) Infrastructura și echipamentele de inspecție menționate la articolul 11, care nu respectă cerințele minime stabilite în anexa V la [data aplicării  **prezentei directive**] pot fi utilizate pentru efectuarea ITP pentru o perioadă de maximum 5 ani de la această dată.

*Justificare*

*Terminologie conformă unei directive.*

**Amendamentul 56**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 20 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) Statele membre aplică cerințele stabilite în anexa VII începând cel târziu în al cincilea an de la data aplicării  **prezentului regulament**.

*Amendamentul*

(2) Statele membre aplică cerințele stabilite în anexa VII începând cel târziu în al cincilea an de la data aplicării  **prezentei directive**.

*Justificare*

*Terminologie conformă unei directive.*

**Amendamentul 57**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 21 – paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

Directiva 2009/40/CE și Recomandarea 2010/378/UE a Comisiei se abrogă începând cu [data aplicării **prezentului regulament**].

*Amendamentul*

Directiva 2009/40/CE și Recomandarea 2010/378/UE a Comisiei se abrogă începând cu [data aplicării **prezentei directive**].

**Amendamentul 58**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 22 – paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

**Amendamentul 59**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 22 – paragraful 2**

*Textul propus de Comisie*

Prezentul regulament se aplică de la [12 luni de la intrarea sa în vigoare].

*Amendamentul*

Prezentul regulament se aplică de la [24 luni de la intrarea sa în vigoare].

**Amendamentul 60**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 22 – paragraful 3**

*Textul propus de Comisie*

**Prezentul regulament** este **obligatoriu** în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

*Amendamentul*

**Prezenta directivă** este **obligatorie** în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

**Amendamentul 61**  
**Propunere de regulament**  
**Anexa 2 – partea 1 – paragraful 3 a (nou)**

**În situații excepționale, în cazul în care construcția specifică a vehiculului nu este compatibilă cu aplicarea metodelor de inspecție stabilite în prezenta anexă, inspecția este realizată în conformitate cu metodele de inspecție alternative recomandate de autoritățile competente ale statutului membru. Orice metodă de inspecție utilizată, care nu este specificată în prezenta anexă, trebuie să fie aprobată în scris de autoritatea competentă.**

*Justificare*

*Anumite vehicule, cum ar fi tractoarele rapide și vehiculele cu remorci, pot fi deosebit de dificil de inspectat, ca urmare a caracteristicilor construcției sau pentru că centrele de inspecție sunt atât de îndepărtate încât costul modernizării echipamentelor pentru anumite vehicule rare ar fi disproporționat. Așadar, trebuie să fie disponibile metode de inspecție alternative sau nestandardizate, dar aprobate în mod clar de autoritatea competentă.*

**Amendamentul 62**  
**Propunere de regulament**  
**Anexa II – punctul 4.1.2**

*Textul propus de Comisie*

|                 |   |  |
|-----------------|---|--|
| 4.1.2. Aliniere | Se determină centrul de focalizare orizontal al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul unui dispozitiv <i>sau ecran</i> de focalizare a luminii. | Centrul de focalizare al unui far nu se încadrează în limitele stabilite în cerințe. |
|-----------------|---|--|

*Amendamentul Parlamentului*

|                 |                                    |  |
|-----------------|------------------------------------|--|
| 4.1.2. Aliniere | Se determină centrul de focalizare | Centrul de focalizare al unui far nu se încadrează în limitele |
|-----------------|------------------------------------|--|

orizontal *și cel vertical* al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii *și al unui dispozitiv de comandă electronic pentru a controla, dacă este cazul, funcționalitatea dinamică. A se verifica alinierea și funcționarea farurilor sistemului dinamic.*

stabilite în cerințe.

#### *Justificare*

*Măsurătorile verticale reprezintă cele mai importante criterii privind alinierea și, prin urmare, ar trebui incluse.*

*Pentru a asigura alinierea exactă a farurilor și ajustarea distanței focale, este necesar un dispozitiv de focalizare a luminii, în special pentru sistemele controlate în mod dinamic și cele de iluminare cu lămpi cu descărcare de mare intensitate. Acest lucru nu poate fi realizat în mod adecvat dacă se folosește numai un ecran de focalizare. În cazul sistemelor de faruri cu surse de lumină de mare intensitate controlate în mod dinamic, ar trebui utilizat un dispozitiv de comandă electronic, alături de un dispozitiv adecvat de testare a alinierii farurilor.*

### **Amendamentul 63** **Propunere de regulament** **Anexa II – punctul 4.1.2**

#### *Textul propus de Comisie*

4.1.3. Comutare

Inspecție vizuală și funcțională.

- (a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele (număr de faruri iluminate concomitent)
- (b) Funcționarea

dispozitivului de comandă afectată.

*Amendamentul Parlamentului*

4.1.3. Comutare

Inspecție vizuală și funcțională **cu ajutorul, dacă este cazul, al unui dispozitiv de comandă electronic.**

(a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele (număr de faruri iluminate concomitent)

(b) Funcționarea dispozitivului de comandă afectată.

*Justificare*

*Pentru a testa în mod adecvat comutarea automată a comenzilor farurilor (de exemplu, sistemul de fază lungă), inspecția ar trebui efectuată cu ajutorul unui dispozitiv electronic de comandă pentru a verifica buna funcționare a sistemului.*

**Amendamentul 64**  
**Propunere de regulament**  
**Anexa II – punctul 4.1.5**

*Textul propus de Comisie*

4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)

Inspecție vizuală și în timpul funcționării, **dacă este posibil.**

(a) Nefuncționarea dispozitivului.

(b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto.

*Amendamentul Parlamentului*

4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)

Inspecție vizuală și în timpul funcționării **cu ajutorul, dacă este cazul, al unui dispozitiv de comandă electronic.**

(a) Nefuncționarea dispozitivului.

(b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto.

### *Justificare*

*Pentru a testa în mod adecvat funcționarea dispozitivului de aliniere automată a farurilor, inspecția ar trebui efectuată cu ajutorul unui dispozitiv electronic de comandă, pentru a verifica buna funcționare a dispozitivului de aliniere.*

#### **Amendamentul 65 Propunere de regulament Anexa II – punctul 4.3.2**

##### *Textul propus de Comisie*

|                 |                                     |   |
|-----------------|-------------------------------------|---|
| 4.3.2. Comutare | Inspecție vizuală<br>și funcțională | (a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele.<br><br>(b) Funcție sau dispozitiv de comandă defect. |
|-----------------|-------------------------------------|---|

##### *Amendamentul Parlamentului*

|  |  |   |
|--|--|---|
| 4.3.2. Comutare<br><b><i>lampă de stop –<br/>lampă pentru frâna<br/>de urgență</i></b> | Inspecție vizuală<br>și funcțională <b><i>cu<br/>ajutorul unui<br/>dispozitiv de<br/>comandă<br/>electronic pentru<br/>a varia valoarea<br/>senzorului<br/>pedalei de frână<br/>și a verifica, prin<br/>observație,<br/>funcționarea<br/>lămpii pentru<br/>frâna de urgență.</i></b> | (a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele<br><br>(b) Funcție sau dispozitiv de comandă defect.<br><br>(c) <b><i>Lampa pentru frâna de urgență nu funcționează sau nu funcționează corect.</i></b> |
|--|--|---|

### *Justificare*

*Un dispozitiv de comandă electronic ar trebui folosit pentru a genera semnale ale senzorului pedalei de frână astfel încât să se verifice funcționarea corectă a lămpii pentru frâna de urgență (inclusiv acționarea automată a lămpii de avarie), care este, ulterior, verificată prin observație directă.*

#### **Amendamentul 66 Propunere de regulament**



## Anexa II – punctul 4.5.2

### *Textul propus de Comisie*

|                        |  |  |
|------------------------|--|--|
| 4.5.2. Aliniere (X)(2) | Funcțională și cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii | Deviere a lămpii de ceață față de la orientarea orizontală în momentul în care modelul de lumină are o linie întreruptă. |
|------------------------|--|--|

### *Amendamentul Parlamentului*

|                        |  |  |
|------------------------|--|--|
| 4.5.2. Aliniere (X)(2) | Funcțională și cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii | Deviere a lămpii de ceață față de la orientarea orizontală <b>și cea verticală</b> în momentul în care modelul de lumină are o linie întreruptă. |
|------------------------|--|--|

### *Justificare*

*Măsurătorile verticale reprezintă cele mai importante criterii privind alinierea și, prin urmare, ar trebui incluse.*

## **Amendamentul 67** **Propunere de regulament** **Anexa II – punctul 5.3.2**

### *Textul propus de Comisie*

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| 5.3.2. Amortizoare | Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal <b>sau</b> cu ajutorul unor echipamente speciale, <b>dacă acestea sunt disponibile.</b> | (a) Amortizoare atașate necorespunzător la șasiu sau punte.<br>(b) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșeități sau funcționare necorespunzătoare. |
|--------------------|--|--|

### *Amendamentul Parlamentului*

|                    |   |  |
|--------------------|---|--|
| 5.3.2. Amortizoare | Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau | (a) Amortizoare atașate necorespunzător la |
|--------------------|---|--|

pe canal, cu ajutorul unor echipamente speciale.

șasiu sau punte.

(b) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșeitățe sau funcționare necorespunzătoare.

### *Justificare*

*Eficiența amortizării sistemului de suspensie al vehiculului poate fi evaluată în mod obiectiv numai cu ajutorul unui aparat de testare a amortizării. În cazul sistemelor de suspensie controlate electronic, ar trebui folosit un dispozitiv de comandă electronic pentru a verifica sistemul de suspensie al vehiculului, fiind efectuate măsurători simultane cu ajutorul unui aparat de testare a amortizării, pentru a evalua în mod corect funcționalitatea sistemului. Se propune ca o diferență de 30 % între partea stângă și partea dreaptă a aceleiași punți să reprezinte un criteriu practic și realist de acceptare/respingere.*

### **Amendamentul 68 Propunere de regulament Anexa II – punctul 5.3.2.1**

#### *Textul propus de Comisie*

5.3.2.1 Testarea eficienței amortizării

Se utilizează un ***echipament special*** și se compară diferențele dintre dreapta/stânga și/sau valorile ***absolute stipulate de producători***.

(a) Diferențe semnificative între cele două direcții (dreapta și stânga).

***(b) Neatingerea valorilor minime stipulate.***

#### *Amendamentul Parlamentului*

5.3.2.1 Testarea eficienței amortizării

Se utilizează un ***aparat de testare a amortizării*** și se compară diferențele dintre dreapta/stânga și valorile ***coeficientului de amortizare indicate de constructorii***

(a) Diferențe semnificative între cele două direcții (dreapta și stânga).

***(b) Nu sunt respectate valorile coeficientului de amortizare.***

***(c) Diferența dintre valorile măsurătorilor pe partea stângă și pe***

*vehiculului, în cazul în care aceste valori depășesc valoarea-limită generală a coeficientului de amortizare de 0,1.*

*partea dreaptă ale aceleiași punți depășește 30 %.*

#### *Justificare*

*Eficiența amortizării sistemului de suspensie al vehiculului poate fi evaluată în mod obiectiv numai cu ajutorul unui aparat de testare a amortizării. În cazul sistemelor de suspensie controlate electronic, ar trebui folosit un dispozitiv de comandă electronic pentru a verifica sistemul de suspensie al vehiculului, fiind efectuate măsurători simultane cu ajutorul unui aparat de testare a amortizării, pentru a evalua în mod corect funcționalitatea sistemului.*

*Se propune ca o diferență de 30 % între partea stângă și partea dreaptă ale aceleiași punți să reprezinte un criteriu practic și realist de acceptare/respingere.*

### **Amendamentul 69** **Propunere de regulament** **Anexa II – punctul 8.2.2.2**

#### *Textul propus de Comisie*

8.2.2.2 Opacitate Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt scutite de această obligație

(a) măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării, cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat;

(b) condiționarea prealabilă a vehiculului:

1. Vehiculele pot fi testate fără condiționare prealabilă, cu toate că, din motive de siguranță, trebuie să se verifice dacă motorul este cald și într-o stare mecanică

(a) Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe

opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului de pe vehicul;

(b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele nu permit utilizarea valorilor de referință,

satisfăcătoare.

2. Cerințele specifice condiționării prealabile:

(i) Motorul trebuie să fie complet încălzit; de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul jojei de ulei să fie de cel puțin 80 °C sau temperatura normală de funcționare, dacă aceasta este mai scăzută, ori temperatura blocului motor, măsurată în funcție de nivelul de radiații infraroșii, să atingă cel puțin o temperatură echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, această măsurătoare nu poate fi efectuată, temperatura normală de funcționare a motorului poate fi stabilită prin alte mijloace, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire a motorului.

(ii) Sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.

(c) 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

pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m-1 ,

pentru motoare supraalimentate: 3,0 m-1 ,

sau, pentru vehiculele identificate în cerințe sau

înmatriculate ori puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe

1,5 m<sup>-1,7</sup>.

acelerație.

2. Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție.

3. În timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor de categoria 1 și 2 din anexa 1, 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 testare.

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

#### *Amendamentul Parlamentului*

8.2.2.2 Opacitate Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt scutite de această obligație

(a) măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării, cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat; ***acest test al țevii de eșapament reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de eșapament, chiar dacă este combinat cu OBD.***

(b) condiționarea prealabilă a vehiculului:

1. Vehiculele pot fi testate fără condiționare prealabilă, cu toate că, din motive de siguranță, trebuie să se verifice dacă motorul este

(a) Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe

opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului de pe vehicul;

(b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele nu permit utilizarea valorilor de

cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare.

referință,

2. Cerințele specifice condiționării prealabile:

pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m-1 ,

(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.

pentru motoare supraalimentate: 3,0 m-1 ,

sau, pentru vehiculele identificate în cerințe sau

înmatriculate ori puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe

1.5 m<sup>-1.7</sup>

*sau*

0,2<sup>m-1</sup>

(ii) Sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.

(c) 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

acelerație.

2. Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție.

3. În timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor de categoria 1 și 2 din anexa 1, 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.

***Nivelul de NOx nu este conform cerințelor.***

***Valorile pulberilor în suspensie nu sunt conforme cerințelor.***



Statele membre pot limita numărul ciclurilor de testare.

5. Pentru a evita testările inutile, statele membre pot respinge vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mari decât valorile limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre pot admite vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mici decât valorile limită. ***Măsurători ale nivelurilor de NOx și de pulberi în suspensie cu ajutorul unui echipament adecvat/opacimetru adecvat echipat, folosind metoda existentă a accelerării libere.***

#### *Justificare*

*Sistemul OBD nu reprezintă o metodă garantată de evaluare a emisiilor; de aceea emisiile trebuie verificate prin măsurare la nivelul țevii de eșapament. NOx reprezintă o problemă îndeosebi pentru vehiculele cu motor diesel, în cazul cărora nivelurile scăzute de fum creează, în mod normal, niveluri ridicate de NOx. Pentru vehiculele dotate cu filtru de pulberi în suspensie diesel, este important să fie măsurat nivelul de pulberi în suspensie și nu valoarea opacității. Pentru a asigura măsurători exacte și armonizate, temperatura și viteza motorului ar trebui măsurate ținând seama de condițiile de testare prevăzute de constructorul vehiculului.*

**Amendamentul 70**  
**Propunere de regulament**  
**Partea tehnică – Anexa V – punctul 10**

#### *Textul propus de Comisie*

10. Un dispozitiv de testare a eficienței amortizoarelor;

#### *Amendamentul*

***10. Un aparat de testare a amortizării pentru a măsura absorbția energiei oscilațiilor sistemului de suspensie al***

***vehiculului, în vederea verificării  
eficienței, din punct de vedere al  
amortizării, a componentelor sistemului  
de suspensie al autovehiculului;***

*Justificare*

*Eficiența amortizării sistemului de suspensie al vehiculului poate fi obiectiv evaluată numai cu ajutorul unui aparat de testare a amortizării, folosind valorile coeficientului de amortizare prevăzute de constructorul vehiculului în cazul în care valorile indicate de acesta depășesc valoarea-limită generală a coeficientului de amortizare de 0,1.*

## PROCEDURĂ

|   |  |           |           |
|---|--|-----------|-----------|
| <b>Titlu</b>  | Controalele tehnice rutiere periodice pentru vehiculele cu motor și pentru remorcile acestora  |           |           |
| <b>Referințe</b>  | COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)  |           |           |
| <b>Comisie competentă în fond</b><br>Data anunțului în plen                   | TRAN<br>11.9.2012  |           |           |
| <b>Aviz emis de către</b><br>Data anunțului în plen                           | IMCO<br>11.9.2012  |           |           |
| <b>Raportor/Raportoare pentru aviz:</b><br>Data numirii                       | Malcolm Harbour<br>18.9.2012   |           |           |
| <b>Examinare în comisie</b>   | 24.1.2013  | 21.3.2013 | 24.4.2013 |
| <b>Data adoptării</b>   | 25.4.2013  |           |           |
| <b>Rezultatul votului final</b>   | +: 28  | –: 7      | 0: 0      |
| <b>Membri titulari prezenți la votul final</b>                                | Adam Bielan, Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Sandra Kalniete, Toine Manders, Franz Obermayr, Phil Prendergast, Mitro Repo, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Bernadette Vergnaud |           |           |
| <b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>                               | Ashley Fox, Ildikó Gáll-Pelcz, Anna Hedh, Constance Le Grip, Morten Løkkegaard, Pier Antonio Panzeri, Patricia van der Kammen, Kerstin Westphal  |           |           |
| <b>Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final</b> | Bendt Bendtsen, Seán Kelly, Paul Rübig   |           |           |

## PROCEDURĂ

|   |  |                   |                   |           |
|---|--|-------------------|-------------------|-----------|
| <b>Titlu</b>  | Controalele tehnice rutiere periodice pentru vehiculele cu motor și pentru remorcile acestora  |                   |                   |           |
| <b>Referințe</b>  | COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)  |                   |                   |           |
| <b>Data prezentării la PE</b>   | 10.7.2012  |                   |                   |           |
| <b>Comisie competentă în fond</b><br>Data anunțului în plen                   | TRAN<br>11.9.2012  |                   |                   |           |
| <b>Comisie(i) sesizată(e) pentru avizare</b><br>Data anunțului în plen        | ENVI<br>11.9.2012  | ITRE<br>11.9.2012 | IMCO<br>11.9.2012 |           |
| <b>Avize care nu au fost emise</b><br>Data deciziei                           | ENVI<br>12.9.2012  |                   |                   |           |
| <b>Raportor(i)</b><br>Data numirii  | Werner Kuhn<br>10.10.2012  |                   |                   |           |
| <b>Examinare în comisie</b>   | 18.12.2012   | 22.1.2013         | 19.3.2013         | 23.4.2013 |
| <b>Data adoptării</b>   | 30.5.2013  |                   |                   |           |
| <b>Rezultatul votului final</b>   | +:<br>-:<br>0:   | 33<br>7<br>0      |                   |           |
| <b>Membri titulari prezenți la votul final</b>                                | Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle |                   |                   |           |
| <b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>                               | Isabelle Durant, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke   |                   |                   |           |
| <b>Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final</b> | George Sabin Cutaș   |                   |                   |           |
| <b>Data depunerii</b>   | 10.6.2013  |                   |                   |           |