



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, XXX  
[...] (2012) XXX draft

**Pachetul privind inspecția tehnică auto**

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a  
Directivei 2009/40/CE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **1. CONTEXTUL PROPUNERII**

- Motivele și obiectivele propunerii

Obiectivul propunerii este stabilirea unor norme armonizate privind inspecțiile tehnice periodice ale autovehiculelor și remorcilor, în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere și a protecției mediului.

Propunerea urmărește să contribuie la realizarea obiectivului de reducere la jumătate a numărului de decese în accidente de circulație până în 2020, astfel cum s-a stabilit în Orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020<sup>1</sup>. Propunerea va contribui în egală măsură la reducerea componentei emisiilor din transportul rutier generate de întreținerea deficitară a vehiculelor.

- Contextul general

Înainte de a fi autorizată introducerea pe piață a unui vehicul, acesta trebuie să îndeplinească toate cerințele pertinente referitoare la omologarea de tip sau omologarea individuală, care garantează un nivel optim de siguranță și respectarea standardelor de mediu. Fiecare stat membru are obligația de a face prima înmatriculare a oricărui vehicul care a obținut omologarea europeană de tip pe baza „certificatului de conformitate” emis de constructorul vehiculului respectiv. Înmatricularea reprezintă autorizația oficială de circulație pe drumurile publice și momentul în care diferitele cerințe aplicabile vehiculului intră în vigoare.

După înmatriculare, automobilele aflate în circulație trebuie supuse unor inspecții tehnice periodice, al căror scop este de a asigura că automobilele își mențin capacitatea de a circula pe drumurile publice, prezintă siguranță și nu reprezintă niciun pericol pentru șofer ori pentru ceilalți participanți la trafic. În consecință, se verifică dacă automobilele respectă anumite cerințe, precum cele care vizează siguranța și protecția mediului sau postechiparea. Din cauza utilizării susținute și intense, în special în scopuri comerciale, vehiculele utilizate pentru transportul profesional de mărfuri, cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone, și cele utilizate pentru transportul profesional de pasageri, cu mai mult de 8 locuri, sunt supuse în plus unor inspecții inopinate în trafic, prin intermediul cărora se verifică, în orice moment și în orice țară din UE, conformitatea lor cu cerințele tehnice și de mediu.

Pe durata ciclului de viață a vehiculului pot apărea evenimente de tipul reînmatriculării în urma schimbării proprietarului sau al transferului către un alt stat membru pentru utilizare permanentă. Dispozițiile privind procedura de înmatriculare trebuie introduse în mod similar, pentru a se asigura că vehiculele care reprezintă un risc iminent la adresa siguranței rutiere nu vor circula pe drumurile publice. Scopul inspecțiilor tehnice este de a verifica funcționalitatea componentelor de siguranță, performanța de mediu și conformitatea vehiculului cu omologarea.

- Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

---

<sup>1</sup> COM(2010) 389 final.

Pachetul privind inspecția tehnică auto va prelua cerințele actuale în materie, stabilite de cadrul legislativ în vigoare, care vizează inspecția tehnică<sup>2</sup>, controalele tehnice în trafic<sup>3</sup> și procedura de înmatriculare a vehiculelor<sup>4</sup>.

Față de legislația actuală în materie de inspecții tehnice, propunerea extinde sfera sistemului actual la noi categorii de vehicule, inclusiv la motociclete, precum și frecvența inspecțiilor în cazul vehiculelor mai vechi sau al celor care au depășit un kilometraj ridicat. Propunerea stabilește de asemenea noi cerințe referitoare la anumite aspecte ce țin de standardul și calitatea inspecției, respectiv de echipamentele tehnice, competențele și formarea personalului cu atribuții de inspecție și de supravegherea sistemului de inspecție.

- Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Propunerea este coerentă cu obiectivul UE de îmbunătățire a siguranței rutiere, după cum s-a evidențiat în Cartea albă a transporturilor<sup>5</sup>, și vizează implementarea strategiei specifice pentru siguranța vehiculelor din cadrul Orientărilor pentru politica europeană de siguranță rutieră 2011-2020.

În plus, în ceea ce privește aspectele de mediu ale propunerii, cerințele prevăzute contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și de alți poluanți aerieni proveniți de la autovehicule, în conformitate cu Strategia europeană privind vehiculele ecologice și eficiente din punct de vedere energetic<sup>6</sup>, cu politica integrată în domeniul energetic și al schimbărilor climatice<sup>7</sup> și cu așa-numita „strategie 20-20-20”. Cerințele contribuie de asemenea la realizarea obiectivelor privind calitatea aerului, stabilite în Directiva 2008/50/CE<sup>8</sup>.

În cele din urmă, propunerea se aliniază la recomandările referitoare la relansarea politicii pentru piața unică, prevăzută în Raportul Monti din mai 2010<sup>9</sup> în ceea ce privește reducerea obstacolelor administrative pentru mobilitatea transfrontalieră a autovehiculelor uzate.

## **2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI**

- Consultarea părților interesate

Metode de consultare

În cadrul elaborării propunerii, Comisia a consultat părțile interesate în diferite moduri:

---

<sup>2</sup> Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (JO L 141, 6.6.2009, p. 12).

<sup>3</sup> Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate, modificată (JO L 203, 10.8.2000, p. 1).

<sup>4</sup> Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

<sup>5</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>6</sup> COM(2010) 186 final.

<sup>7</sup> COM(2008) 30 final.

<sup>8</sup> Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p.1).

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/internal\\_market/strategy/docs/monti\\_report\\_final\\_10\\_05\\_2010\\_ro.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_ro.pdf).

- A existat o consultare generală pe internet, care a acoperit toate aspectele propunerii.
- Părțile interesate și experții au fost consultați în cadrul unor ateliere de lucru.
- A fost efectuat un studiu pe tema opțiunilor viitoare de aplicare a inspecțiilor tehnice în Uniunea Europeană, cu scopul de a identifica potențialele măsuri și de a elabora un instrument de analiză a rentabilității acestor inspecții.

Sinteza răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare

De-a lungul consultării pe internet, părțile interesate au subliniat o serie de aspecte. Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere oferă toate informațiile referitoare la aspectele importante abordate și prezintă modul în care acestea au fost luate în considerare.

În perioada 29 iulie 2010 – 24 septembrie 2010 s-a derulat pe internet o consultare deschisă. Comisia a primit 9 653 de răspunsuri din partea cetățenilor, a autorităților din statele membre, a furnizorilor de echipamente, a centrelor de inspecții, a asociațiilor de ateliere auto și a constructorilor de mașini.

Rezultatele sunt disponibile la adresa [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/pti\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm).

- Obținerea și utilizarea expertizei

Domenii științifice/de expertiză vizate

Propunerea a necesitat evaluarea unor opțiuni diferite de politică, ca și a impacturilor asociate, economice, sociale și de mediu.

Metodologia utilizată

Un consultant extern (Europe Economics) a realizat un studiu al impactului diferitelor opțiuni de politică, utilizând o serie de rapoarte științifice și de evaluare în special ca surse de modele și date pentru exprimarea în valoare monetară a costurilor și beneficiilor diferitelor opțiuni de politică. Printre studiile cele mai utilizate se numără:

- Raportul Comisiei către Consiliu și Parlamentul European privind punerea în aplicare de către statele membre a Directivei 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate -Perioadele de raportare 2005-2006 și 2007-2008;<sup>10</sup>
- AUTOFORE (2007);
- „MOT Scheme Evidence-base”, raport al Ministerul Transporturilor din Regatul Unit, 2008;

---

<sup>10</sup> COM(2010) 754 final.

- „DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads”;
- „DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009”;
- „DEKRA Motorcycle road safety report 2010”;
- Rapoartele TÜV pentru 2009/2010.

*Mijloacele utilizate pentru a face publice avizele experților*

Toate rapoartele de cercetare încheiate și aprobate sunt sau vor fi disponibile pe site-ul internet al DG Mobilitate și Transporturi.

- Evaluarea impactului

Pentru aspectele principale ale propunerii, au fost luate în considerare următoarele opțiuni:

- (a) Abordarea statu-quo reprezintă poziția de referință, cu care au fost comparate celelalte opțiuni de politică. Această opțiune presupune menținerea cadrului juridic actual al UE. De asemenea, anexa tehnică la Directiva 2009/40/CE, recent modificată prin procedura comitetelor, nu ar urma să fie adaptată în viitorul apropiat la Directiva 2010/48/UE<sup>11</sup>. Prin urmare, anvergura și frecvența inspecțiilor tehnice nu se vor schimba și nu se vor mai adopta măsuri suplimentare legate de schimbul de informații. Absența cadrului care să faciliteze schimbul de informații va persista.
- (b) O abordare bazată pe instrumente legislative neobligatorii ar consta atât într-o mai bună implementare, cât și într-o mai bună monitorizare a aplicării legislației actuale. Această opțiune nu ar introduce texte legislative noi, iar Comisia ar urma să își intensifice eforturile în direcția îmbunătățirii standardelor de inspecție și aplicare, precum și a măsurilor de stimulare a schimbului de informații.
- (c) Abordarea legislativă ar urma să fie structurată pe două componente.
  - Pentru realizarea obiectivului specific de creștere a siguranței vehiculelor din trafic, prima condiție este revizuirea ascendentă a standardelor minime ale UE pentru inspecțiile tehnice periodice (ITP) și pentru controalele tehnice în trafic (CTT) inopinate și definirea unor standarde obligatorii. Acest lucru este esențial pentru a se evita ca lacunele din sistem să reducă eficacitatea aplicării generale a inspecțiilor.
  - Pentru realizarea obiectivului specific de punere la dispoziție a datelor necesare pentru inspecții și a datelor obținute în urma acestora, a doua componentă a sistemului general ar urma să includă, în etapa a doua, potențiala instituire a unui sistem de schimb al datelor armonizate la nivelul UE, care să interconecteze bazele de date existente și să asigure:

---

<sup>11</sup> JO L 173, 8.7.2010, p.47.

accesul tuturor centrelor ITP la datele de la nivelul certificatului de conformitate și la datele privind sistemele de siguranță electronice (precum ABS<sup>12</sup>, ESC<sup>13</sup>, airbag-uri etc.); schimbul, între statele membre, al rezultatelor inspecțiilor și accesul la sistem al celor mai importante autorități de resort; raportarea rezultatelor inspecțiilor - și în special a valorilor odometrului – de către centrele ITP către autoritățile naționale și europene, în scopuri statistice și de control al aplicării legii.

În mai multe state membre, un număr mare de centre private de inspecție autorizate efectuează inspecțiile tehnice periodice. Pentru a se asigura o abordare coerentă, legislația trebuie să prevadă anumite proceduri comune precum limitele de timp și tipul informațiilor ce trebuie transmise.

Evaluarea impactului a arătat însă beneficiile unei abordări combinate între măsurile neobligatorii și măsurile de reglementare. Prin urmare, măsurile neobligatorii avute în vedere anterior în evaluarea impactului au fost integrate în textele de lege.

### **3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII**

- Rezumatul acțiunii propuse

Centrele de inspecție trebuie să aibă acces la informațiile tehnice necesare pentru efectuarea inspecțiilor, inclusiv la cele legate de componentele electronice ce țin de siguranță, precum ABS sau ESC. Constructorii trebuie să asigure accesul la aceste informații, așa cum se procedează deja în cazul informațiilor privind reparațiile și întreținerea vehiculelor.

Gama vehiculelor supuse ITP va fi extinsă la bicicluri și tricicluri motorizate, la remorci ușoare de maximum 3,5 tone și la tractoarele cu o viteză prin construcție care depășește 40 km/h. Ținând cont de vârsta vehiculelor și de kilometrajul anual, frecvența cu care vor fi inspectate vehiculele mai vechi va crește, iar vehiculele cu kilometraj mare vor fi inspectate anual, așa cum se procedează deja în cazul taxiurilor și ambulanțelor. O fereastră de patru luni în care se va efectua ITP va permite suficientă flexibilitate cetățenilor și operatorilor.

Echipamentele utilizate la inspecție trebuie să respecte anumite cerințe minime, permițând aplicarea eficientă a metodelor de inspecție descrise. Deficiențele depistate vor fi evaluate, conform unor norme armonizate, din perspectiva riscului pe care îl prezintă la adresa siguranței rutiere.

Inspectorii ITP trebuie să fi dobândit un anumit nivel de cunoștințe și aptitudini și să fi beneficiat de o formare corespunzătoare. 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. Activitățile de inspecție tehnică periodică efectuate de organisme private autorizate trebuie să fie supravegheate.

Rezultatele ITP, inclusiv informațiile despre kilometraj, trebuie înscrise în registrele naționale, ceea ce va facilita identificarea cazurilor de fraudare a odometrului. De asemenea,

---

<sup>12</sup> Sistem de frânare cu antiblocare (Anti-lock Braking System).

<sup>13</sup> Controlul electronic al stabilității.

fraudarea odometrului ar trebui considerată în mod mai sistematic drept contravenție pasibilă de sancțiune.

În mai multe state membre, un număr mare de centre private de inspecție autorizate efectuează inspecțiile tehnice periodice. Pentru ca schimbul de informații dintre statele membre să fie eficient, ar trebui să se desemneze puncte de contact naționale și să se instituie anumite proceduri comune precum termenele minime și natura informațiilor care trebuie transmise.

Comisiei i se va conferi competența de a modifica regulamentul, cu scopul de a ține cont, dacă este cazul, de evoluția legislației UE în materie de omologare de tip în ceea ce privește categoriile de autovehicule și de a actualiza anexele în funcție de progresele tehnice prin intermediul unor acte delegate care să cuprindă, printre altele, proceduri alternative de inspecție bazate pe sisteme moderne de post-tratare pentru verificarea conformității emisiilor de NOx și de pulberi în suspensie, care sunt încă în faza de dezvoltare.

- Temei juridic

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

- Principiul subsidiarității

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu intră în sfera competenței exclusive a Uniunii.

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de statele membre din următoarele motive: cerințele tehnice pentru ITP au fost stabilite la un prag minim la nivelul UE, iar implementarea lor de către statele membre a determinat eterogenitatea foarte mare a acestor cerințe pe teritoriul Uniunii, cu efecte negative atât asupra siguranței rutiere, cât și asupra pieței interne.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

- Principiul proporționalității

După cum reiese din evaluarea impactului, propunerea respectă principiul proporționalității pentru că nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor legate de creșterea siguranței rutiere și a protecției mediului printr-o abordare calitativă, prin consolidarea ITP și prin crearea unui cadru propice pentru un flux neîntrerupt al informațiilor. Aceste elemente au în componență stabilirea unor standarde minime în ceea ce privește cunoștințele și formarea inspectorilor, deoarece autovehiculele din ziua de astăzi sunt produse foarte sofisticate și conțin tehnologii complexe. Acest lucru este valabil și în cazul cerințelor minime pentru echipamentele de inspecție ce urmează a fi folosite la ITP. Toate aceste măsuri sunt condiții prealabile ale creșterii calității actului de inspecție.

- Alegerea instrumentelor

Instrumentul propus: regulament.

Utilizarea regulamentului este considerată adecvată întrucât oferă garanțiile necesare pentru o conformare fără a fi necesară transpunerea în legislația statelor membre.

#### **4. IMPLICAȚIILE BUGETARE**

Propunerea nu are nicio implicație asupra bugetului Uniunii.

#### **5. ELEMENTE OPȚIONALE [DACĂ ESTE CAZUL]**

- Abrogarea legislației în vigoare

Adoptarea propunerii va duce la abrogarea legislației existente.

- Spațiul Economic European

Actul propus se referă la un subiect de interes pentru Spațiul Economic European și ar trebui, prin urmare, extins la acesta.

Propunere de

## **REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a Directivei 2009/40/CE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>14</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>15</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Comisia, în Cartea albă din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”<sup>16</sup>, stabilește obiectivul de prevenire, până în 2050, a tuturor deceselor cauzate de accidente rutiere („Viziunea Zero”) pe teritoriul Uniunii. Se așteaptă ca tehnologia auto să determine realizarea acestui obiectiv, fiind în măsură să contribuie substanțial la îmbunătățirea siguranței transporturilor rutiere.
- (2) Comisia a subliniat, în comunicarea denumită „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”<sup>17</sup>, că urmărește reducerea la jumătate a numărului total de accidente rutiere din Uniune până în 2020, începând cu 2010. Pentru concretizarea acestui deziderat, Comisia a definit șapte obiective strategice, inclusiv măsuri de creștere a siguranței vehiculelor,

---

<sup>14</sup> JO C , , p. .

<sup>15</sup> JO C , , p. .

<sup>16</sup> COM(2011) 144 final

<sup>17</sup> COM(2010) 389 final.

o strategie de reducere a numărului de răniri și îmbunătățirea siguranței participanților la trafic vulnerabili, în speță a motocicliștilor.

- (3) Inspecția 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.
- (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<sup>18</sup>, 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<sup>19</sup> 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<sup>20</sup>.
- (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.
- (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.
- (7) Rezultatele unor anchete solide arată că 8% din accidente 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

---

<sup>18</sup> JO L 124, 9.5.2002, p. 1.

<sup>19</sup> JO L 263, 9. 10. 2007, p. 1.

<sup>20</sup> JO L 171, 9. 7. 2003, p. 1.

vehiculelor supuse inspecției se va extinde la categoria de participanți la trafic cu risc maxim, respectiv la vehiculele motorizate cu două sau trei roți.

- (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.
- (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.
- (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).
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (16) Pentru a se asigura că înalta calitate a actului de inspecție se menține în timp, statelor membre trebuie să li se solicite instituirea unui sistem de asigurare a calității, care să

acopere procesele de autorizare, supraveghere și retragere, suspendare ori anulare a autorizației de a efectua inspecții tehnice.

- (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.
- (18) Pentru ca proprietarii și operatorii de autovehicule să beneficieze de flexibilitate, statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a defini o perioadă de câteva săptămâni, în decursul căreia să poată fi efectuată inspecția periodică.
- (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.
- (20) Pentru a facilita armonizarea și pentru a asigura coerența standardelor, trebuie întocmită o listă neexhaustivă a principalelor motive care determină defectarea fiecărui element supus inspecției. Pentru o evaluare consecventă a stării vehiculului inspectat, trebuie instituit un standard comun de evaluare a defecțiunilor depistate.
- (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.
- (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.
- (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.
- (24) În mai multe state membre, un număr mare de centre private de inspecție autorizate efectuează inspecțiile tehnice periodice. Pentru ca schimbul de informații dintre statele membre să fie eficient, ar trebui să se desemneze puncte de contact naționale și să se precizeze anumite proceduri comune cu privire cel puțin la termenele și natura informațiilor care trebuie transmise.

- (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.
- (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.
- (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. Respectivale 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<sup>21</sup>.
- (28) Echipamentele și infrastructura de inspecție utilizate în centrele de inspecție trebuie să îndeplinească cerințele stabilite pentru efectuarea ITP. Deoarece aceasta presupune investiții și adaptări majore care nu pot fi realizate imediat, se acordă o perioadă de cinci ani pentru punerea în conformitate cu cerințele. Organismelor de supraveghere trebuie să li se acorde o perioadă similară de cinci ani pentru a putea întruni toate criteriile și cerințele legate de autorizarea și supravegherea centrelor de inspecție.
- (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.

---

<sup>21</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

- (30) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene, astfel cum se menționează la articolul 6 din Tratatul privind Uniunea Europeană,
- (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<sup>22</sup> 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<sup>23</sup> cu scopul de a reglementa mai bine metodele de inspecție tehnică.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I

### OBIECT, DEFINIȚII ȘI DOMENIU DE APLICARE

#### *Articolul 1*

##### **Obiectul**

Prezentul regulament instituie sistemul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor.

#### *Articolul 2*

##### **Domeniu de aplicare**

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

---

<sup>22</sup> JO L 141, 6.6.2009, p. 12.

<sup>23</sup> JO L 173, 8.7.2010, p. 74.

- autovehicule utilizate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă admisibilă care depășește 3,5 t – categoriile N2 și N3;
- remorci și semiremorci cu o masă maximă admisibilă de 3,5 t – categoriile O1 și O2;
- remorci și semiremorci cu o masă maximă admisibilă mai mare de 3,5 t – categoriile O3 și O4;
- biciclori sau triciclori – categoriile L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e;
- tractoare cu roți, cu viteza maximă de proiectare mai mare de 40 km/h – categoria T5.

2. Prezentul regulament nu se aplică:

- mașinilor de epocă;
- vehiculelor care aparțin forțelor armate, serviciilor de pompieri, serviciilor de protecție civilă și serviciilor de urgență sau echipelor de salvare;
- vehiculelor utilizate de întreprinderile agricole, horticole, silvice, zootehnice sau piscicole, cu viteza maximă prin construcție care nu depășește 40 km/h;
- vehiculelor specializate care transportă echipamente de circ sau divertisment, cu viteza maximă prin construcție care nu depășește 40 km/h și care se deplasează numai pe teritoriul unui stat membru.

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

### *Articolul 3* **Definiții**

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „vehicul” înseamnă orice autovehicul care nu circulă pe șine sau remorca ori semiremorca sa ;
- (2) „autovehicul” înseamnă orice vehicul motorizat cu roți care se deplasează prin propriile mijloace, cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;
- (3) „remorcă” înseamnă orice vehicul cu roți și fără autopropulsie, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;
- (4) „semiremorcă” înseamnă orice remorcă concepută pentru a fi atașată unui autovehicul astfel încât o parte a sa să se sprijine pe autovehicul și o parte substanțială din masa ei și masa încărcăturii sale să fie suportate de autovehicul;
- (5) „biciclori sau triciclori” înseamnă orice autovehicul pe două roți, cu sau fără ataș, triciclori sau cvadriciclori;

- (6) „vehicul înmatriculat într-un stat membru” înseamnă un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru;
- (7) „vehicul de epocă” înseamnă orice vehicul care 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.
- (8) „deținător al certificatului de înmatriculare” înseamnă persoana pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;
- (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;
- (10) „omologare” înseamnă orice categorie de omologare menționată în Directiva 2007/46/CE;
- (11) „deficiențe” se referă la defecțiuni tehnice și alte neconformități constatate în timpul unui control tehnic în trafic;
- (12) „certificat ITP” înseamnă un certificat eliberat de autoritatea competentă sau de un centru de inspecție, care conține rezultatul inspecției și evaluarea generală a vehiculului;
- (13) „inspector” înseamnă o persoană autorizată de un stat membru să efectueze ITP într-un centru de inspecție sau în numele unei autorități competente;
- (14) „autoritate competentă” înseamnă o autoritate sau un organism public responsabil cu administrarea sistemului național de inspecție tehnică auto, inclusiv, dacă este cazul, de efectuarea inspecțiilor tehnice periodice;
- (15) „centru de inspecție” înseamnă organisme sau entități publice sau private, inclusiv cele care fac reparații auto, autorizate de un stat membru să efectueze ITP;
- (16) „organism de supraveghere” înseamnă un organism înființat de un stat membru, responsabil de autorizarea și supravegherea centrelor de inspecție.

## CAPITOLUL II

### OBLIGAȚII GENERALE

#### *Articolul 4*

#### **Responsabilități**

1. Autovehiculele și remorcile se vor inspecta periodic, conform prezentului regulament, în statul membru de înmatriculare.
2. ITP se efectuează numai de către autoritatea competentă a unui stat membru sau de către centrele de inspecție autorizate de statele membre.
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),
4. Deținătorul certificatului de înmatriculare este responsabil de menținerea în permanență a vehiculului într-o stare care să garanteze siguranța tehnică și capacitatea de circulație pe drumurile publice.

## CAPITOLUL III

### CERINȚE PRIVIND ITP

#### *Articolul 5*

#### **Data și frecvența inspecțiilor**

1. Vehiculele trebuie supuse ITP la fiecare aniversare a datei primei înmatriculări, cel puțin la intervalele de mai jos;
  - 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;
  - 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 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.
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.

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.
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.

#### *Articolul 6*

#### **Conținutul inspecției și metodele aplicate**

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

#### *Articolul 7*

#### **Evaluarea deficiențelor**

1. Pentru fiecare element supus inspecției, în anexa III figurează o listă minimă a posibilelor deficiențe și a gradului de gravitate asociat.
2. La efectuarea unei ITP, inspectorul atribuie fiecărei deficiențe depistate un nivel de gravitate și o clasifică într-una din următoarele categorii:
  - deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului și alte neconformități minore;
  - deficiențe susceptibile să compromită siguranța vehiculului sau să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic și alte neconformități mai importante;
  - deficiențe periculoase, care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere, astfel încât vehiculul nu poate fi utilizat pe drumurile publice în niciun caz.
3. Un vehicul care prezintă deficiențe încadrabile la mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele prezentate la alineatul (2) trebuie clasificat în categoria care corespunde deficienței celei mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe

din aceeași categorie se clasifică în categoria următoare de gravitate dacă efectul combinat al acestor deficiențe poate genera un risc mai mare la adresa siguranței rutiere.

#### *Articolul 8*

#### **Certificate de inspecție tehnică**

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

#### *Articolul 9*

#### **Urmărirea deficiențelor**

1. Doar în cazul deficiențelor minore, deținătorul certificatului de înmatriculare se asigură că aceste deficiențe sunt remediate fără întârziere. Este posibil să nu mai fie necesară reinspectarea vehiculului.
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.
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<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> JO L XXX, XX.XX.XXXX, p. XX.

până la remedierea deficiențelor și la emiterea unui nou certificat ITP în care se atestă capacitatea vehiculului de a circula pe drumurile publice.

#### *Articolul 10*

#### **Dovada inspecției**

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.

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

### **CAPITOLUL IV**

#### **DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE**

#### *Articolul 11*

#### **Echipamentele și mijloacele de inspecție**

1. Echipamentele și infrastructura utilizate la inspecțiile tehnice auto respectă cerințele tehnice minime stabilite în anexa V.
2. Centrele de inspecție sau, dacă este cazul, autoritatea competentă păstrează echipamentele și infrastructura de inspecție în conformitate cu specificațiile producătorului.
3. Echipamentele de măsurare se calibrează periodic în conformitate cu specificațiile producătorului.

#### *Articolul 12*

#### **Inspectori**

1. ITP se efectuează de către inspectorii care îndeplinesc cerințele minime de competență și formare stabilite în anexa VI.
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.
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 inspectorii un certificat de echivalență.
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 vehiculului supus inspecției.

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.
6. Rezultatele inspecției efectuate de un inspector pot fi modificate de organismul de supraveghere numai dacă se constată că sunt flagrant incorecte.

### *Articolul 13*

#### **Autorizarea și supravegherea centrelor de inspecție**

1. Organismul de supraveghere efectuează cel puțin sarcinile prevăzute în anexa VII la punctul 1 și îndeplinește cerințele prevăzute la punctele 2 și 3 din aceeași anexă.

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

Organismele de supraveghere trebuie să fie independente de centrele de inspecție și de constructorii de vehicule.

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

## **CAPITOLUL V**

### **COOPERAREA ȘI SCHIMBUL DE INFORMAȚII**

#### *Articolul 14*

#### **Cooperarea administrativă dintre statele membre**

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

#### *Articolul 15*

#### **Platforma electronică de informații privind vehiculele**

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.

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.

## **CAPITOLUL VI**

### **DISPOZIȚII PRIVIND COMPETENȚELE DE EXECUTARE ȘI COMPETENȚELE DELEGATE**

#### *Articolul 16* **Comitetul ITP**

1. Comisia este asistată de un comitet. Comitetul reprezintă un comitet în sensul definiției din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, procedura respectivă se încheie fără rezultat dacă, înainte de expirarea termenului de trimitere a avizului, acest lucru este hotărât de președintele comitetului sau solicitat de o majoritate simplă a membrilor comitetului.

#### *Articolul 17* **Acte delegate**

Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 19, cu scopul de:

- 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.

#### *Articolul 18* **Exercitarea delegării**

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile stabilite la prezentul articol.
2. Delegarea competenței menționate la articolul 17 se acordă pe durată nedeterminată, începând de la *[data intrării în vigoare a prezentului regulament]*.
3. Delegarea competenței menționate la articolul 17 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării

competenței menționate în respectiva decizie. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară, specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

4. Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia notifică simultan Parlamentului European și Consiliului acest lucru.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 17 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la data notificării acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

## **CAPITOLUL VII**

### **DISPOZIȚII FINALE**

#### *Articolul 19*

##### **Sancțiunile**

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

#### *Articolul 20*

##### **Dispoziții tranzitorii**

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

#### *Articolul 21*

#### **Abrogare**

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

#### *Articolul 22*

#### **Intrarea în vigoare și aplicarea**

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

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

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

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,  
Președintele*

*Pentru Consiliu,  
Președintele*