COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 11.11.2020
COM(2020) 699 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

referitor la punerea în aplicare a Directivei 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE

Cuprins

1. **Introducere** 2

2. Directiva 4

3. Măsurile naționale de transpunere notificate de statele membre și constatările preliminare ale evaluării acestora 8

4. Studiu de fezabilitate asupra platformei electronice de informații privind vehiculele……..……11

5. Rezumat – concluzii…….....…….....……13

1. INTRODUCERE

1.1.Context

Inspecția vehiculelor este fundamentală pentru siguranța rutieră și pentru asigurarea performanței de mediu a acestora. Normele UE de stabilire a standardelor minime pentru inspecția vehiculelor datează din 1977, făcând doar obiectul unor actualizări minore. Cu toate acestea, vehiculele, comportamentul conducătorilor auto și tehnologia au evoluat mult de atunci. Prima modificare substanțială a cadrului privind inspecția tehnică a vehiculelor a fost introdusă odată cu adoptarea Pachetului privind inspecția tehnică auto[1] din 2014. Acesta era alcătuit din trei părți - inspecțiile tehnice auto periodice, controalele tehnice în trafic ale vehiculelor comerciale și documentele de înmatriculare a vehiculelor.

Propunerea de Pachet privind inspecția tehnică auto din 2012 a fost determinată de orientările Comisiei pentru politica de siguranță rutieră din 2010[2]. În cadrul „*obiectivului nr. 4: vehicule mai sigure*" din orientările de politică, Comisia a definit măsura de a „*formula propuneri în vederea întăririi și armonizării progresive a inspecțiilor tehnice auto și a controalelor rutiere*".

Directiva 2014/45/UE[3] privind inspecția tehnică periodică (denumită în continuare „directiva") a intrat în vigoare la 20 mai 2018 și a introdus inovații semnificative în comparație cu Directiva 2009/40/CE[4].

Printre inovații se numără:

- îmbunătățirea calității inspecției vehiculelor prin stabilirea de standarde comune minime privind echipamentele, formarea inspectorilor și evaluarea deficiențelor;
- inspecția obligatorie a componentelor electronice de siguranță (cum ar fi ABS, ESC și airbaguri);
- primele măsuri europene de combatere a manipulării frauduloase a odometrului;
- inspecția obligatorie la nivelul UE pentru motocicletele cu capacitate cilindrică mare, cu excepția cazului în care un stat membru realizează, prin alte măsuri, o îmbunătățire echivalentă din perspectiva siguranței rutiere;
- inspecția obligatorie la nivelul UE a tractoarelor de mare viteză utilizate pentru transportul rutier de mărfuri în scop comercial;
- recunoașterea reciprocă a certificatului de inspecție tehnică în timpul procedurii de reînmatriculare, în cazul în care frecvența inspecțiilor este aceeași în statul membru de origine și în statul membru de destinație.

1.2. Scopul și domeniul de aplicare ale prezentului raport

---

1 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en.

2 Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, *Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră* 2011-2020, COM(2010) 389 final.

3 Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, *JO L 127, 29.4.2014, p. 51-128.*

4 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. 12-28.*

În conformitate cu articolul 20 alineatul (1) din directivă, Comisia trebuie să întocmească un raport până la 30 aprilie 2020 și, în temeiul articolului 20 alineatul (2), un raport până la 30 aprilie 2019. Comisia recunoaște pe deplin și regretă profund prezentarea cu întârziere a acestor rapoarte.

Raportul menționat la articolul 20 alineatul (1) trebuie

- să furnizeze informații privind punerea în aplicare și impactul directivei, în special în ceea ce privește nivelul de armonizare a inspecțiilor tehnice periodice, eficacitatea dispozițiilor privind domeniul său de aplicare, frecvența inspecțiilor și recunoașterea reciprocă a certificatelor de inspecție tehnică în cazul reînmatriculării vehiculelor care provin dintr-un alt stat membru;
- să includă rezultatele examinării privind fezabilitatea introducerii unei platforme electronice de informații privind vehiculele[5];
- să analizeze dacă este necesară actualizarea anexelor, în special în contextul progreselor tehnice și al evoluției practicilor.

Raportul trebuie să fie consultat de comitetul competent și însoțit de propuneri legislative, dacă este cazul.

Raportul menționat la articolul 20 alineatul (2) trebuie

- să furnizeze informații privind eficacitatea includerii remorcilor ușoare și a vehiculelor cu două sau cu trei roți în domeniul de aplicare al directivei, pe baza unor studii independente;
- să evalueze evoluția situației privind siguranța rutieră în Uniune și, pentru fiecare subcategorie de vehicule cu două sau cu trei roți, să compare rezultatele măsurilor naționale de siguranță rutieră, ținând seama de distanța medie parcursă de respectivele vehicule;
- să evalueze dacă standardele și costurile aferente inspecțiilor tehnice periodice pentru fiecare categorie de vehicule sunt proporționale cu obiectivele de siguranță rutieră stabilite;
- să fie însoțit de o evaluare detaliată a impactului, care analizează costurile și beneficiile pe întregul teritoriu al Uniunii, inclusiv particularitățile din statele membre.

Astfel cum s-a menționat mai sus, directiva a început să se aplice de la 20 mai 2018. Pentru a genera date care să permită formularea unor concluzii semnificative, este necesară, în medie, o perioadă de aplicare neîntreruptă de trei ani. Prin urmare, colectarea de date care va permite formularea unor concluzii privind efectele directivei poate începe cel mai devreme în a doua jumătate a anului 2021.

În acest sens, prezentul raport are ca scop prezentarea unei imagini de ansamblu a măsurilor de punere în aplicare ale statelor membre pe baza constatărilor preliminare ale controlului transpunerii, precum și a rezultatelor studiului de fezabilitate asupra platformei electronice de informații privind vehiculele[6].

---

[5] Menționată la articolul 16.

[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en

Cu toate acestea, în ceea ce privește includerea vehiculelor cu două sau cu trei roți, trebuie remarcat faptul că inspecția tehnică periodică a acestora va începe abia de la 1 ianuarie 2022, ceea ce înseamnă că formularea unor concluzii semnificative ar fi posibilă cel mai devreme în 2025. În ceea ce privește eficacitatea includerii remorcilor ușoare, trebuie remarcat faptul că remorcile ușoare nu au fost încă incluse în domeniul de aplicare al directivei, astfel încât impactul includerii lor nu poate fi analizat.

În fine, trebuie remarcat faptul că, contrar celor propuse inițial de Comisie, remorcile ușoare nu au fost, în cele din urmă, incluse în domeniul de aplicare al directivei. Cu toate acestea, majoritatea statelor membre au introdus această categorie suplimentară de vehicule în regimul de inspecție tehnică periodică. Totuși, după cum s-a menționat mai sus, pentru a putea formula concluzii semnificative este necesară, în medie, o perioadă neîntreruptă de aplicare de trei ani.

2. DIRECTIVA

2.1 Domeniul de aplicare al directivei și responsabilitățile

Directiva a menținut principiul enunțat în Directiva 2009/40/CE potrivit căruia inspecțiile tehnice auto trebuie efectuate de statul membru de înmatriculare a vehiculului.

De asemenea, directiva a menținut obligativitatea inspecției în ceea ce privește atât performanțele de siguranță, cât și cele de mediu pentru toate vehiculele care au făcut deja obiectul inspecției tehnice periodice în conformitate cu Directiva 2009/40/CE, și anume pentru autoturisme, vehicule ușoare și vehicule grele care transportă persoane sau mărfuri, precum și pentru remorci grele.

Cu toate acestea, există două noi grupuri de vehicule:

- inspecția tractoarelor cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 40 km/h (tractoare de mare viteză), dacă acestea sunt utilizate în principal pe drumurile publice pentru transportul rutier de mărfuri în scopuri comerciale și
- inspecția unor vehicule cu două sau cu trei roți și cu o capacitate cilindrică mai mare de 125 cm^3, începând de la 1 ianuarie 2022.

În unele cazuri, directiva oferă statelor membre posibilitatea de a exclude din regimul de inspecție anumite vehicule înmatriculate pe teritoriul lor, cum ar fi vehiculele de interes istoric, vehiculele utilizate de persoane care beneficiază de imunitate diplomatică sau vehiculele utilizate exclusiv pe insule mici sau în zone slab populate.

În cazul vehiculelor cu două sau cu trei roți adăugate recent, directiva permite statelor membre să le excludă de la inspecția tehnică dacă au instituit măsuri alternative de siguranță rutieră, ținând seama în special de statistici relevante privind siguranța rutieră care acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani.

Statele membre trebuie să notifice Comisiei aceste excluderi.

2.2 Frecvența inspecției; conținutul și metodele inspecției

Nu s-a înregistrat nicio modificare în ceea ce privește frecvența cu care vehiculele, deja verificate în conformitate cu Directiva 2009/40/CE, trebuie să facă obiectul unor inspecții. De asemenea, directiva a menținut flexibilitatea frecvenței de inspecție, permițând statelor membre să aplice perioade mai scurte între două inspecții.

Un nou element vizează categoriile de vehicule introduse recent în regimul de inspecție. Tractoarele de mare viteză fac obiectul inspecției prima dată la patru ani după prima lor înmatriculare și, ulterior, o dată la doi ani.

Frecvența inspecțiilor pentru vehiculele cu două sau cu trei roți nu este definită de directivă, ci este lăsată la latitudinea statelor membre, ca și domeniile de verificare, precum și conținutul și metodele inspecției.

Pentru toate celelalte categorii de vehicule, în anexa I la directivă sunt stabilite în detaliu cerințe minime armonizate. Această anexă definește elementele care trebuie verificate, conținutul, metodele, motivele respingerii și clasificarea acestora.

Directiva a introdus o soluție pentru cazul în care vehiculul ar necesita o inspecție înainte de data prevăzută a următoarei inspecții periodice. Statele membre pot impune ca vehiculul să fie supus unei inspecții, de exemplu după un accident sau dacă anumite sisteme ale vehiculului au fost modificate sau pot spori frecvența de verificare a vehiculului atunci când acesta ajunge la 160 000 km.

2.3 Evaluarea deficiențelor

În 2010, Comisia a adoptat o recomandare[7] pentru a oferi orientări inspectorilor și pentru a asigura o evaluare armonizată a defecțiunilor enumerate în anexa II la Directiva 2009/40/CE. Recomandarea a introdus trei categorii de defecțiuni (minore, majore și periculoase) și a definit categoria pentru fiecare defecțiune, ca orientare.

Pe baza recomandării, directiva a introdus evaluarea deficiențelor ca măsură armonizată. În funcție de gravitatea defecțiunilor, acestea pot fi minore, majore sau periculoase și vizează siguranța sau performanța de mediu a vehiculului. În cazul în care, în timpul inspecției tehnice, se constată că vehiculul prezintă defecțiuni din mai multe categorii, trebuie clasificat în funcție de deficiența cea mai gravă. În plus, un vehicul care prezintă mai multe defecțiuni din același domeniu de inspecție (precum frânarea sau direcția) poate fi clasificat în categoria imediat superioară de periculozitate dacă efectul combinat al acestor defecțiuni sporește gradul de periculozitate al vehiculului din perspectiva siguranței rutiere.

2.4 Monitorizarea deficiențelor

Una dintre cele mai importante elemente noi ale directivei a fost armonizarea măsurilor de monitorizare în funcție de gravitatea defecțiunii sau defecțiunilor identificate în timpul unei inspecții tehnice periodice.

În cazul în care vehiculul prezintă numai defecțiuni minore, acestea trebuie rectificate, dar vehiculul trece inspecția tehnică și nu va fi supus din nou inspecției după reparație.

Dacă s-a(u) constatat o defecțiune sau defecțiuni majore sau periculoase, vehiculul nu trece inspecția tehnică și trebuie să fie supus unei noi inspecții după remedierea defecțiunii sau defecțiunilor. În cazul unor defecțiuni majore, vehiculul trebuie să fie supus din nou unei inspecții în termen de cel mult două luni de la inspecția inițială, dar vehiculul poate fi utilizat în această perioadă. Cu toate acestea, în cazul unor defecțiuni periculoase, autoritățile pot

[7] Recomandarea Comisiei 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 (2010/378/UE).

suspenda înmatricularea vehiculului, interzicând astfel utilizarea acestuia în traficul rutier până la remedierea defecțiunilor și la eliberarea unui certificat de inspecție tehnică.

2.5 Certificatul de inspecție tehnică și dovada inspecției tehnice; cooperarea administrativă dintre statele membre

Certificatul de inspecție tehnică cu un conținut minim armonizat a fost introdus prin Directiva 2010/48/UE a Comisiei[8], începând de la 31 decembrie 2013.

Una dintre noutățile introduse de directivă este că toate elementele obligatorii trebuie să fie precedate acum de un cod armonizat al Uniunii, ceea ce facilitează identificarea și înțelegerea celor mai relevante informații afișate în documentul nearmonizat.

Pe baza elementelor armonizate ale certificatului de inspecție tehnică, unul dintre cele mai importante noutăți ale directivei este recunoașterea reciprocă a certificatelor de inspecție tehnică în scopul reînmatriculării. Astfel, directiva a eliminat inspecția sistematică a vehiculelor înainte de reînmatriculare indiferent dacă acestea dețin sau nu un certificat de inspecție tehnică valabil. Singura limită a recunoașterii reciproce este că, la momentul reînmatriculării, certificatul de inspecție tehnică trebuie să fie valabil în ceea ce privește intervalele de frecvență stabilite pentru inspecțiile tehnice periodice de către statul membru în care se reînmatriculează vehiculul. Un exemplu în acest sens ar fi un autoturism care a fost importat dintr-un stat membru cu o frecvență de inspecție de 4-2-2 și care este reînmatriculat într-un stat membru cu o frecvență de inspecție de 3-1-1.

O altă măsură importantă a directivei este aceea că, în cazul în care statul membru în care se reînmatriculează vehiculul are îndoieli cu privire la valabilitatea certificatului de inspecție tehnică, acesta îi poate verifica valabilitatea înainte de a-l recunoaște. În acest scop, autoritățile statelor membre pot utiliza punctele naționale de contact desemnate și notificate Comisiei. Comisia a întocmit o listă a punctelor de contact naționale notificate, a actualizat-o pe baza notificărilor ulterioare și o distribuie în mod periodic statelor membre.

Statele membre au avut obligația de a comunica Comisiei o descriere a certificatului de inspecție tehnică până la 20 mai 2018.

Directiva a introdus măsuri semnificative privind comunicarea dintre centrele de inspecție și autoritățile competente. Centrele de inspecție trebuie să comunice informațiile menționate în certificatul de inspecție tehnică, pe cale electronică și într-un termen rezonabil după eliberarea certificatului de inspecție tehnică. Cu toate acestea, pentru a avea suficient timp să realizeze evoluțiile necesare, statele membre au ca termen data de 20 mai 2021 pentru a asigura instalarea și funcționarea mijloacelor electronice de comunicare. În cele din urmă, pentru a conecta inspecția tehnică periodică cu registrul electronic al vehiculelor introdus prin Directiva 2014/46/UE[9], statele membre trebuie să notifice autorității de înmatriculare rezultatele inspecției tehnice.

2.6 Manipularea frauduloasă a odometrului

---

[8] Directiva 2010/48/UE a Comisiei din 5 iulie 2010 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora, *JO L 173, 8.7.2010, p. 47.*

[9] Directiva 2014/46/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 de modificare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule, *JO L 127, 29.4.2014, p. 129-133*.

Directiva este prima legislație europeană care a introdus măsuri armonizate de combatere a manipulării frauduloase a odometrului. Ea abordează manipularea frauduloasă a odometrului din perspectiva inspecției tehnice periodice, obligând statele membre să se asigure că datele privind odometrul înregistrate la inspecția tehnică anterioară sunt puse la dispoziția inspectorului care efectuează următoarea inspecție tehnică. Informațiile trebuie să fie puse la dispoziție în format electronic cât mai curând posibil.

În plus, statele membre trebuie să introducă sancțiuni eficace, proporționale, disuasive și nediscriminatorii în cazul în care se constată că un odometru a fost manipulat.

2.7 Centrele de inspecție, infrastructura și echipamentele de inspecție, supravegherea centrelor de inspecție, inspectorii

Directiva a introdus o serie de cerințe armonizate pentru centrele de inspecție.

- Centrele de inspecție trebuie să fie autorizate de un stat membru sau de autoritatea competentă a acestuia.
- Anexa III stabilește cerințele tehnice minime pentru infrastructura și echipamentele de inspecție, iar statele membre sunt obligate să asigure conformitatea.
- Statele membre au termen până la 20 mai 2023 să se asigure că toate centrele de inspecție respectă cerințele tehnice minime.

Pentru a se asigura că centrele de inspecție respectă în permanență cerințele, statele membre trebuie să se asigure că centrele sunt supravegheate. Până la 1 ianuarie 2023, organismele de supraveghere trebuie să îndeplinească cerințele și să efectueze sarcinile prevăzute în anexa V la directivă, precum:

- cerințele referitoare la organismul de supraveghere;
- conținutul normelor și al procedurilor;
- verificarea formării și examinării inspectorilor;
- verificarea îndeplinirii cerințelor minime referitoare la spațiu și la echipamente de inspecție;
- validarea rezultatelor măsurătorilor din cadrul inspecțiilor tehnice;
- propunerea de retragere sau de suspendare a autorizațiilor centrelor de inspecție și/sau ale inspectorilor.

O cerință importantă, recent introdusă, este ca rezultatele unei inspecții tehnice să poată fi modificate numai în cazul în care constatările sunt flagrant incorecte. Modificarea trebuie să fie în conformitate cu procedura stabilită de autoritatea competentă sau efectuată de organismul de supraveghere.

Directiva a introdus o serie de măsuri pentru a asigura faptul că inspectorii care efectuează inspecții tehnice dețin un anumit nivel de cunoștințe și de competențe și că beneficiază de formare periodică. În anexa IV, directiva stabilește cerințe minime armonizate privind competența și experiența, care sunt o condiție prealabilă pentru acordarea autorizației de inspector. În plus, anexa IV stabilește, de asemenea, conținutul minim al cursurilor de formare inițială și de perfecționare pe care trebuie să le urmeze inspectorii. Numai inspectorii care erau angajați sau autorizați de autoritățile competente ale statelor membre sau de un centru de inspecție la data de 20 mai 2018 beneficiază de derogare de la cerințele nou definite.

Inspectorii care îndeplinesc cerințele minime de competență și de formare trebuie să primească un certificat din partea autorităților competente sau a centrelor de formare

autorizate. Anexa IV definește, de asemenea, conținutul minim al certificatului care trebuie eliberat.

2.8 Platforma electronică de informații privind vehiculele

Directiva prevede obligația Comisiei de a efectua un studiu de fezabilitate privind instituirea unei platforme electronice de informații privind vehiculele. Cerințele care trebuiau luate în considerare în timpul efectuării studiului erau:

- examinarea soluțiilor existente și deja implementate pentru schimbul internațional de date;
- analizarea celei mai adecvate modalități de a conecta sistemele naționale existente pentru a facilita schimbul de date privind inspecția tehnică și kilometrajul indicat de odometru între autoritățile competente ale statelor membre responsabile cu inspecția, înmatricularea și omologarea vehiculelor, centrele de inspecție, producătorii de echipamente de inspecție și producătorii de vehicule.

În plus, conform directivei, Comisia trebuie să efectueze un studiu de fezabilitate referitor la

- modul în care pot fi stocate și colectate informațiile privind principalele componente legate de siguranță ale vehiculelor care au fost implicate în accidente grave;
- modul în care informațiile privind istoricul accidentelor și kilometrajul indicat de odometru pot fi puse, în mod anonim, la dispoziția inspectorilor, a titularilor de certificate de înmatriculare și a personalului care investighează cauza accidentelor.

3. MĂSURILE NAȚIONALE DE TRANSPUNERE NOTIFICATE DE STATELE MEMBRE ȘI CONSTATĂRILE PRELIMINARE ALE EVALUĂRII ACESTORA

3.1 Măsurile naționale de transpunere notificate de statele membre

Statele membre au avut obligația să adopte și să publice, până la 20 mai 2017, măsurile naționale necesare pentru a asigura conformitatea cu directiva și să le notifice ulterior Comisiei. Măsurile s-au aplicat de la 20 mai 2018.

Până la 20 mai 2017, doar șase dintre cele 28 de state membre au informat Comisia că transpunerea directivei a fost finalizată. În conformitate cu regulamentul de procedură, Comisia a lansat proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, solicitând celor 22 de state membre rămase să adopte măsurile de transpunere necesare la nivel național. Lansarea procedurilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor a constituit baza unor discuții intense cu statele membre; în majoritatea cazurilor, acest lucru a condus la notificarea măsurilor naționale de transpunere care lipseau. Există două state membre, Țările de Jos și Polonia, care au declarat că transpunerea directivei este doar parțială. Măsurile necesare pentru a obliga aceste state membre să își respecte obligația de a asigura transpunerea directivei sunt în derulare.

3.2 Constatări preliminare

Pentru a avea o evaluare preliminară a măsurilor naționale de transpunere în ceea ce privește conformitatea acestora cu cerințele directivei, Comisia a recurs la un contractant extern. Concluziile contractantului sunt analizate în continuare de către Comisie, iar lucrările urmează să fie finalizate în lunile următoare.

3.2.1 Domeniul de aplicare al directivei și responsabilitățile

Conform analizei preliminare a măsurilor naționale de transpunere, includerea tractoarelor de mare viteză și a vehiculelor cu două și cu trei roți a reprezentat o provocare pentru unele state membre, deși au putut fi detectate doar probleme minore legate de categoriile de vehicule care au făcut deja obiectul regimului de inspecție.

Se pare că, în general, în unele state membre vehiculele agricole nu sunt înmatriculate[10], ceea ce a îngreunat introducerea inspecției periodice pentru aceste vehicule.

Doar două state membre, Irlanda și Țările de Jos, au notificat măsuri alternative de siguranță rutieră și, prin urmare, au exclus inspecția vehiculelor cu două și cu trei roți. Având în vedere că inspecția periodică a acestor vehicule va deveni obligatorie abia la 1 ianuarie 2022, multe state membre au întârziat adoptarea și notificarea măsurilor naționale de transpunere, menționând că data efectivă a aplicării ar asigura un timp suplimentar pentru transpunere.

Alte categorii de excludere prevăzute în directivă pe care le-au invocat majoritatea statelor membre (18) se referă la

- vehicule care nu au fost niciodată sau aproape niciodată utilizate pe drumuri publice, cum ar fi vehiculele de interes istoric sau vehiculele de competiție;
- vehiculele utilizate de forțele armate, de serviciile de pompieri, de serviciul de protecție civilă și de serviciile de urgență sau de salvare.

În plus, unele state membre au beneficiat de posibilitatea de a exclude vehiculele utilizate în scopuri agricole, horticole, forestiere, piscicole sau în ferme și vehiculele utilizate exclusiv pe insule mici sau în zone slab populate.

Majoritatea statelor membre (18) au introdus categorii suplimentare de vehicule în cadrul regimului de inspecție tehnică periodică, în special categorii mai mici de remorci (O1, O2), alte categorii de vehicule cu două și cu trei roți și vehicule agricole.

3.2.2 Frecvența inspecției; conținutul și metodele inspecției

Se pare că majoritatea statelor membre au menținut frecvența de inspecție pe care au stabilit-o deja în conformitate cu Directiva 2009/40/CE, ceea ce înseamnă că, în unele cazuri, statele membre au frecvențe mai reduse decât cele stabilite în directivă ca cerințe minime, în special pentru autoturisme, precum Austria (3-2-1), Croația (1-1-1) sau Germania (3-2-2).

Analiza preliminară a indicat faptul că statele membre nu au întâmpinat probleme la introducerea frecvenței de inspecție pentru noua categorie de tractoare de mare viteză (4-2-2).

După cum s-a menționat mai sus, directiva impune statelor membre să definească frecvența inspecției, elementele care trebuie verificate, metodele, precum și motivele respingerii, în ceea ce privește vehiculele cu două sau cu trei roți, oferind astfel o mare flexibilitate statelor membre. Câteva exemple sunt Germania, care a introdus o frecvență de inspecție de 2-2-2, Spania 4-2-2, Croația 2-1-1.

Pe baza evaluării preliminare, se pare că unele state membre au ales transpunerea literală a anexei I la directivă în ceea ce privește elementele care trebuie verificate, conținutul, metodele, motivele respingerii și clasificarea acestora. Cu toate acestea, unele state membre au transpus măsurile din anexa I în mai multe acte naționale diferite, îngreunând identificarea și evaluarea măsurilor naționale de transpunere a acestei anexe foarte tehnice.

[10] Notă: În absența legislației europene, competența de a decide cu privire la vehiculele care sunt înmatriculate și, în consecință, de a elibera un document de înmatriculare a vehiculului și o plăcuță (plăcuțe) de înmatriculare le revine statelor membre.

Măsurile opționale care permit statelor membre să impună ca vehiculul să fie supus unei inspecții înainte de data prevăzută pentru următoarea inspecție periodică (a se vedea punctul 2.2 de mai sus) nu au fost introduse în întregime. Se pare că cele două cazuri introduse de majoritatea statelor membre sunt:

- cazul în care vehiculul a fost implicat într-un accident și i-au fost afectate principalele componente de siguranță, cum ar fi roțile, suspensia, zonele de deformare, sistemele de airbag, sistemul de direcție sau frânele (aproximativ 19 state membre) și
- cazul în care sistemele și componentele de siguranță și de mediu ale vehiculului au fost manipulate sau modificate (aproximativ 12 state membre).

Se pare că aproximativ 10 state membre au introdus inspecția pentru toate celelalte cazuri în care siguranța rutieră este grav afectată. Cu toate acestea, se pare că doar trei state membre intenționează să impună ca vehiculul să fie supus unei inspecții periodice în cazul în care titularul certificatului de înmatriculare al unui vehicul s-a schimbat și numai unul dintre statele membre ar dori să inspecteze mai frecvent vehiculele cu un kilometraj mai mare (160 000 km).

3.2.3 Evaluarea deficiențelor

Posibil ca urmare a recomandării din 2010, evaluarea preliminară a măsurilor naționale de transpunere nu a identificat probleme potențiale de neconformitate substanțiale în ceea ce privește categoriile de defecțiuni obligatorii în prezent (minore, majore și periculoase).

Eventualele probleme care ar putea necesita clarificări în viitoarele discuții cu statele membre se referă la cazul în care, în timpul unei inspecții tehnice, se constată că vehiculul prezintă defecțiuni din mai multe categorii, iar vehiculul trebuie clasificat în funcție de defecțiunea mai gravă.

3.2.4 Monitorizarea deficiențelor

Evaluarea preliminară a măsurilor naționale nu a indicat probleme deosebite în ceea ce privește măsurile de monitorizare a defecțiunilor constatate în cursul inspecției.

3.2.5 Certificatul de inspecție tehnică și dovada inspecției tehnice; cooperarea administrativă dintre statele membre

Au apărut o serie de probleme în ceea ce privește cerințele directivei:

- Mai multe state membre nu au comunicat la timp descrierea certificatului de inspecție tehnică, în pofida mai multor atenționări și solicitări trimise de Comisie.
- În multe cazuri, statele membre nu au observat că directiva a introdus utilizarea obligatorie a codurilor armonizate ale Uniunii, fapt care a necesitat modificări ale legislației naționale, provocând întârzieri suplimentare.
- Utilizarea codurilor armonizate ale Uniunii a indus în eroare multe state membre care, în loc să utilizeze codurile din anexa II la directivă, au introdus alte coduri. Aceste greșeli au fost clarificate în cadrul discuțiilor dintre Comisie și statele membre în cauză. Rectificarea acestor erori a necesitat modificarea legislației naționale, ceea ce a provocat întârzieri suplimentare.

În 2016, conștientă de obligația legată de certificatele de inspecție tehnică, cu termen în 2018, Comisia a solicitat avizul comitetului cu privire la un posibil instrument viitor al Comisiei care să afișeze certificatele de inspecție tehnică, dovada inspecției și documentele de înmatriculare a vehiculelor. Pe baza sprijinului acordat de comitet, Comisia a lansat procedura

și a creat noul instrument prin care poate fi verificat specimenul documentelor de înmatriculare a vehiculelor[11] și de inspecție tehnică[12].

Statele membre și-au notificat punctele de contact naționale până la 20 mai 2015 și au transmis actualizări periodice ulterior, astfel cum se prevede în directivă.

În ceea ce privește măsurile legate de recunoașterea reciprocă a certificatelor de inspecție tehnică, analiza preliminară a constatat că transpunerea a fost satisfăcătoare în majoritatea statelor membre și că doar în câteva cazuri vor fi necesare clarificări suplimentare. Majoritatea statelor membre au recurs la măsura opțională de a verifica, în caz de dubiu, valabilitatea certificatului de inspecție tehnică.

Conform analizei preliminare, se pare că majoritatea statelor membre dispun de instrumentele de comunicare electronică necesare între centrele de inspecție și autoritățile competente. Cu toate acestea, clarificarea existenței comunicării electronice și între autoritățile de inspecție tehnică și autoritățile de înmatriculare va necesita o evaluare suplimentară și posibile discuții cu statele membre.

3.2.6 Manipularea frauduloasă a odometrului[13]

Din analiza preliminară reiese că măsurile care impun statelor membre să se asigure că datele din odometru obținute în cadrul inspecției tehnice anterioare sunt puse la dispoziție cu ocazia următoarei inspecții, cât mai curând posibil și pe cale electronică, au fost transpuse fără probleme majore.

Cu toate acestea, în ceea ce privește obligația de a introduce sancțiuni eficace, proporționale, disuasive și nediscriminatorii în cazul în care se constată că un odometru a fost manipulat, se pare că măsurile naționale au, în multe cazuri, mai degrabă un caracter generic și nu vizează în mod specific manipularea frauduloasă a odometrului. Analiza mai aprofundată a măsurilor naționale și viitoarele discuții cu statele membre în cauză va avea ca scop clarificarea acestor aspecte.

3.2.7 Centrele de inspecție, infrastructura și echipamentele de inspecție, supravegherea centrelor de inspecție, inspectorii

Conform evaluării preliminare, se pare că nu există lacune de transpunere în ceea ce privește cerința de autorizare a centrelor de inspecție și cerința generală de a asigura supravegherea centrelor de inspecție. De asemenea, măsurile generale care impun statelor membre să se asigure că inspectorii îndeplinesc cerințele minime de competență și de formare par să fi fost transpuse fără probleme semnificative.

Cu toate acestea, se pare că Comisia va trebui să inițieze discuții cu mai multe state membre pentru a clarifica măsurile naționale care vizează transpunerea anexei III referitoare la cerințele minime privind infrastructura și echipamentele de inspecție, anexa IV privind competența, formarea și certificarea inspectorilor și anexa V privind sarcinile detaliate ale organismului de supraveghere.

2. STUDIU DE FEZABILITATE ASUPRA PLATFORMEI ELECTRONICE DE INFORMAȚII PRIVIND VEHICULELE[14]

11 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_en

12 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en

13 Cu ajutorul sprijinului generos al Parlamentului European, Comisia lucrează la un proiect-pilot referitor la schimbul de date din odometru, în colaborare cu statele membre care au participat voluntar. Proiectul-pilot se desfășoară până la sfârșitul anului 2020.

În conformitate cu cerințele directivei, Comisia a contractat Unisys pentru a efectua studiul de fezabilitate în cursul anului 2014. Raportul final a fost publicat în aprilie 2015.

Studiul a identificat trei analize economice sau fluxuri de date tehnice:

1. Statele membre -> Comisia: pentru ca statele membre să prezinte statisticile lor naționale bianuale privind controalele în trafic
2. Centre de inspecție/state membre, producători de echipamente de inspecție <-> producători de vehicule: pentru furnizarea informațiilor tehnice specifice vehiculului, necesare pentru efectuarea inspecțiilor tehnice periodice
3. Stat membru -> Stat membru: pentru procedura de notificare după un control tehnic în trafic, pentru procedura de înmatriculare și pentru inspecția tehnică periodică

Studiul a concluzionat că, pentru a maximiza reutilizarea sistemelor existente și ținând seama de raportul cost-eficacitate, ar fi mai benefic dacă pentru fiecare scop ar fi utilizat un sistem separat în loc să se dezvolte un singur sistem global. De asemenea, independent de fluxul de date privind vehiculul, un format și o structură de date comune constituie o condiție prealabilă pentru punerea în aplicare a Platformei de informații privind vehiculele (PIV). Acest lucru va aduce beneficii tuturor părților interesate, prin facilitarea schimburilor de date și prin sporirea calității datelor la toate nivelurile ciclului de viață al vehiculelor.

Prin urmare, dacă se pot asigura anumite condiții privind protecția datelor, cooperarea administrativă, obstacolele juridice și condițiile de guvernanță, implementarea unei platforme de informații privind vehiculele poate fi fezabilă prin extinderea sistemelor existente. Dacă aceste condiții nu pot fi îndeplinite, studiul a constatat că implementarea unui nou sistem ar fi posibilă, dar implică timp și costuri suplimentare.

5. REZUMAT – CONCLUZII

Pachetul privind inspecția tehnică auto adoptat în 2014 a introdus o serie de noutăți în domeniul inspecțiilor tehnice periodice, al controlului tehnic în trafic al vehiculelor comerciale și al documentelor de înmatriculare a vehiculelor, menținând totodată majoritatea cerințelor existente și funcționale.

Statele membre, cu excepția a două dintre ele, au finalizat cu succes transpunerea măsurilor directivei în legislația lor națională. În ceea ce privește conformitatea măsurilor naționale cu directiva, evaluarea preliminară demonstrează faptul că transpunerea pare să fie, în general, satisfăcătoare în majoritatea statelor membre; cu toate acestea, în unele cazuri Comisia poate lua în considerare lansarea unor discuții cu statele membre în cauză pentru a clarifica eventualele probleme de neconformitate.

În ceea ce privește efectele directivei asupra diverselor aspecte ale inspecțiilor tehnice periodice, s-ar putea formula concluzii semnificative numai pe baza datelor generate după o perioadă neîntreruptă de aplicare de trei ani. Cu toate acestea, Comisia va monitoriza îndeaproape situația și intenționează să efectueze o evaluare *ex post* la momentul potrivit.

[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274