DIRECTIVE

DIRECTIVA 2010/47/UE A COMISIEI

din 5 iulie 2010

de adaptare la progresul tehnic a Directivei 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere 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 [1], în special articolul 8 alineatul (1),

întrucât:

(1) În interesul siguranței rutiere, al protecției mediului și al unei concurențe loiale, este important să se asigure că vehiculele utilitare care circulă sunt întreținute și controlate în mod corespunzător, pentru a menține performanța rutieră sigură a acestora atunci când circulă în Uniunea Europeană.

(2) Normele și metodele prevăzute de Directiva 2000/30/CE trebuie adaptate la progresul tehnic, determinând îmbunătățirea controalelor tehnice rutiere în Uniunea Europeană.

(3) Pentru a reduce la minimum costurile și întârzierile provocate conducătorilor auto și întreprinderilor, controalele nu trebuie să depășească o perioadă de timp rezonabilă.

(4) Pentru a asigura corespondența între rezultatele testelor, defecțiuni și caracteristicile specifice ale fiecărui vehicul controlat, este necesară emiterea unui raport de control standardizat mai detaliat în conformitate cu dispozițiile articolului 5 alineatul (1).

(5) Cerințele tehnice diferă în funcție de diferitele categorii de vehicule descrise în legislația comunitară referitoare la omologare [2]. Raportul de control trebuie modificat în mod corespunzător pentru a reflecta categoriile de vehicule respective.

(6) Pentru a spori fiabilitatea identificării vehiculelor, raportul de control trebuie să conțină, pe lângă numărul de înregistrare al vehiculului, numărul de identificare al vehiculului (NIV).

(7) Pentru a facilita înregistrarea deficiențelor identificate de inspectori, raportul de control trebuie să conțină pe verso o listă completă cu elementele verificate.

(8) Pentru a îmbunătăți controalele tehnice rutiere în lumina progresului tehnic, este necesară introducerea unor metode de control referitoare la fiecare element cuprins în anexa II.

(9) Pe lângă elementele referitoare la siguranță, securitate și protecția mediului, controalele trebuie de asemenea să includă identificarea vehiculului pentru a asigura o aplicare corectă a controalelor și a normelor, pentru a permite înregistrarea rezultatelor controlului și punerea în aplicare a celorlalte cerințe juridice.

(10) Măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt în conformitate cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic a Directivei privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora, instituit prin articolul 7 din Directiva 2009/40/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Anexa I și anexa II la Directiva 2000/30/CE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 1 ianuarie 2012 cel târziu. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă astfel de măsuri, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a trimiterii.

(2) Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

[1] JO L 203, 10.8.2000, p. 1.

[2] Anexa II la 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 (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

Articolul 3

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

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 5 iulie 2010.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXĂ

Anexele I și II la Directiva 2000/30/CE se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA I

(față)

MODEL DE RAPORT DE CONTROL TEHNIC RUTIER CU LISTA PUNCTELOR CARE FAC OBIECTUL CONTROLULUI

1. Locul controlului .....
2. Data .....
3. Ora .....
4. Simbolul național rutier și numărul de înmatriculare al vehiculului .....
5. Identificarea vehiculului/numărul NIV .....
6. Categoria vehiculului

(a) ☐ N_2 [a] (3,5-12 t)
(b) ☐ N_3 [a] (peste 12 t)
(c) ☐ O_3 [a] (3,5-10 t)
(d) ☐ O_4 [a] (peste 10 t)
(e) ☐ M_2 [a] [> 9 locuri [b]-5 t]
(f) ☐ M_3 [a] [> 9 locuri [b] peste 5 t]
(g) ☐ Altă categorie de vehicule [articolul 1 alineatul (3)]

7. Întreprinderi de transport

(a) Nume și adresă .....
.....
(b) Numărul licenței comunitare [c] [Regulamentul (CE) nr. 1072/2009] .....

8. Naționalitate (conducătorul auto) .....
9. Numele conducătorului .....
10. Lista de verificare .....

	Verificat [d]	Neverificat	Respins [e]
(0) identificare [f]	☐	☐	☐
(1) mecanism de frânare	☐	☐	☐
(2) direcție [f]	☐	☐	☐
(3) vizibilitate [f]	☐	☐	☐
(4) echipament de iluminat și sistem electric [f]	☐	☐	☐
(5) punți, roți, anvelope, suspensie [f]	☐	☐	☐
(6) șasiu și accesorii șasiu [f]	☐	☐	☐
(7) alte echipamente inclusiv tahograf [f] și dispozitiv limitator de viteză	☐	☐	☐
(8) efecte nocive, inclusiv deversarea de combustibil și/sau ulei	☐	☐	☐

11. Rezultatul controlului:

Suspendarea utilizării vehiculului care prezintă defecțiuni grave ☐

12. Diverse/observații: .....
13. Autoritatea/funcționarul sau inspectorul care a efectuat controlul

Semnătura:

Autoritatea de examinare/funcționarul sau inspectoru ..... Conducătorul auto .....

Observații:

(a) Categoria vehiculului conform anexei II la Directiva 2007/46/CE (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

(b) Numărul de locuri inclusiv locul șoferului (elementul S.1 din certificatul de înmatriculare).

(c) Dacă este disponibil.

(d) «Verificat» înseamnă că cel puțin unul sau mai multe dintre elementele inspecției enumerate în anexa II la Directiva 2009/40/CE modificată prin Directiva 2010/48/UE din acest grup a(u) fost controlat(e).

(e) Defecțiunile sunt indicate pe verso.

(f) Metode de testare și orientări privind evaluarea defecțiunilor conform anexei II la Directiva 2009/40/CE modificată prin Directiva 2010/48/UE.

(verso)

0. **IDENTIFICAREA VEHICULULUI**

0.1. Plăcuțe de înmatriculare

0.2. Identificarea vehiculului/șasiu/număr de serie

1. **ECHIPAMENT DE FRÂNARE**

1.1. Starea mecanică și funcționare

1.1.1. Pivotul pedalei frânei de serviciu

1.1.2. Starea pedalei și cursa dispozitivului de acționare a frânei

1.1.3. Pompa de vid sau compresorul și rezervoarele

1.1.4. Indicator de nivel de presiune scăzută sau manometru

1.1.5. Supapă de comandă a frânei cu acționare manuală

1.1.6. Frână de mână, pârghie de comandă, clichet de frână de mână

1.1.7. Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, regulatoare de presiune)

1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)

1.1.9. Acumulator, rezervor de presiune

1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (sisteme hidraulice)

1.1.11. Conducte de frână rigide

1.1.12. Furtunuri flexibile ale frânei

1.1.13. Garnituri de frână

1.1.14. Tamburi de frână, discuri de frână

1.1.15. Cabluri de frână, tije, cuplaj pârghii

1.1.16. Organe de acționare frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)

1.1.17. Corector automat al frânei în funcție de sarcină

1.1.18. Dispozitive și indicatori de eliminare a jocurilor

1.1.19. Sistem de încetinire (dacă este prevăzut sau necesar)

1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii

1.1.21. Sistem de frânare complet

1.1.22. Teste privind racordurile de control

1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu

1.2.1. Performanță

1.2.2. Eficiență

1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență)

1.3.1. Performanță

1.3.2. Eficiență

1.4. Performanța și eficiența frânei de mână

1.4.1. Performanță

1.4.2. Eficiență

1.5. Performanța sistemului de încetinire

1.6. Sistem de frânare cu antiblocare

2. **DIRECȚIA**

2.1. Stare mecanică

2.1.1. Starea mecanismului de direcție

2.1.2. Fixare de protecție a transmisiei direcției

2.1.3. Stare cuplaj direcție

2.1.4. Funcționare cuplaj direcție

2.1.5. Servodirecție

2.2. Volan și coloană de direcție

2.2.1. Starea volanului de direcție

2.2.2. Coloană de direcție

2.3. Joc direcție

2.4. Aliniament roți

2.5. Platformă cu osie directoare pentru remorci

3. **VIZIBILITATE**

3.1. Câmp de vizibilitate

3.2. Stare geamuri

3.3. Oglinzi retrovizoare

3.4. Ștergătoare de parbriz

35. Spălătoare de parbriz

3.6. Sistem de dezaburire

4. **LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE, ECHIPAMENTE ELECTRICE**

4.1. Faruri

4.1.1. Stare și funcționare

4.1.2. Orientare

4.1.3. Comutare

4.1.4. Respectarea cerințelor

4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor

4.1.6. Dispozitiv de spălare a farurilor

4.2. Lămpi de poziție față și spate, lămpi laterale de gabarit și lămpi de contur

4.2.1. Stare și funcționare

4.2.2. Comutare

4.2.3. Respectarea cerințelor

4.3. Lămpi de stop

4.3.1. Stare și funcționare

4.3.2. Comutare

4.3.3. Respectarea cerințelor

4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avertizare pericol

4.4.1. Stare și funcționare

4.4.2. Comutare

4.4.3. Respectarea cerințelor

4.4.4. Frecvență semnal luminos

4.5. Lămpi de ceață față și spate

4.5.1. Stare și funcționare

4.5.2. Orientare

4.5.3. Comutare

4.5.4. Respectarea cerințelor

4.6. Lămpi de mers înapoi

4.6.1. Stare și funcționare

4.6.2. Comutare

4.6.3. Respectarea cerințelor

4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate

4.7.1. Stare și funcționare

4.7.2. Respectarea cerințelor

4.8. Catadioptrii, marcaje de vizibilitate și plăcuțe de marcaj spate

4.8.1. Stare

4.8.2. Respectarea cerințelor

4.9. Lămpi de control obligatorii pentru echipamentul de iluminare

4.9.1. Stare și funcționare

4.9.2. Respectarea cerințelor

4.10. Racorduri electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă

4.11. Cabluri electrice

4.12. Dispozitive reflectorizante și lămpi facultative

4.13. Baterie

5. **PUNȚI, ROȚI, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE**

5.1. Punți

5.1.1. Punți

5.1.2. Fuzete

5.1.3. Rulmenți roată

5.2. Roți și anvelope

5.2.1. Butuc

5.2.2. Roți

5.2.3. Anvelope

5.3. Sistem de suspensie

5.3.1. Arcuri și stabilizatori

5.3.2. Amortizoare

5.3.3. Tuburi pentru arborele cardanic, braț suspensie dreapta față, braț triunghiular și brațe suspensie

5.3.4. Joncțiune

5.3.5. Suspensie pneumatică

6. **ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU**

6.1. Șasiu sau cadru și accesorii

6.1.1. Stare generală

6.1.2. Țevi de eșapament și amortizoare de zgomot

6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)

6.1.4. Bare de protecție, protecție laterală și dispozitive anterioare de vizibilitate

6.1.5. Suport pentru roata de rezervă

6.1.6. Mecanism de cuplare și echipament de tractare

6.1.7. Transmisie

6.1.8. Ansambluri de motoare

6.1.9. Performanța motoarelor

6.2. Cabină conducător auto și caroserie

6.2.1. Stare

6.2.2. Montare

6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor

6.2.4. Podea

6.2.5. Scaun conducător auto

6.2.6. Alte scaune

6.2.7. Comenzi de conducere

6.2.8. Treptele cabinei

6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare

6.2.10. Apărătoare laterale ale aripii (aripi), dispozitive de evitare a stropirii

7. **ALTE ECHIPAMENTE**

7.1. Centuri de siguranță/catarame

7.1.1. Siguranța montării

7.1.2. Stare

7.1.3. Dispozitiv limitator al sarcinii centurilor de siguranță

7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare

7.1.5. Airbaguri

7.1.6. Sisteme SRS

7.2. Extinctor

7.3. Dispozitive de închidere și dispozitiv antifurt

7.4. Triunghi reflectorizant

7.5. Trusă de prim ajutor

7.6. Cală (cale) de roată (roți)

7.7. Dispozitive de avertizare acustică

7.8. Vitezometru

7.9. Tahograf

7.10. Dispozitiv limitator de viteză

7.11. Odometru

7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC)

8. **EFECTE NOCIVE**

8.1. Sistem de eliminare a zgomotului

8.2. Gaze de evacuare

8.2.1. Emisii produse de motoarele pe benzină

8.2.1.1. Echipament de control al gazelor de evacuare

8.2.1.2. Emisii de gaze

8.2.2. Emisiile motoarelor diesel

8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare

8.2.2.2. Opacitate

8.3. Suprimarea interferenței electromagnetice

8.4. Alte elemente legate de mediu

8.4.1. Fum vizibil

8.4.2. Scurgeri de lichide”

2. Anexa II se înlocuiește cu următorul text:

„*ANEXA II*

CUPRINS

1. INTRODUCERE

2. CERINȚE PRIVIND CONTROALELE

1. Echipament de frânare

8. Efecte nocive

1. INTRODUCERE

Prezenta anexă stabilește normele generale de testare și/sau control pentru sistemele de frânare și gazele de evacuare în cursul unui control tehnic rutier. Utilizarea echipamentelor nu este obligatorie pe durata controalelor rutiere. Cu toate acestea, aceasta conduce la îmbunătățirea calității controalelor și, după caz, este recomandată.

Elementele care pot fi verificate doar cu ajutorul echipamentelor au fost marcate cu litera (**E**).

În cazul în care o metodă de inspecție este descrisă drept vizuală, aceasta înseamnă că, pe lângă examinarea elementelor, inspectorul trebuie, după caz, să le atingă, să evalueze zgomotul sau să se servească de orice alte metode corespunzătoare de inspecție fără ajutorul unui echipament special.

2. CERINȚE PRIVIND CONTROALELE

Controalele tehnice rutiere pot cuprinde următoarele elemente și pot utiliza metodele menționate mai jos. Deficiențele reprezintă exemple de defecte care pot fi depistate.

Element		Metodă	Deficiențe
1. **ECHIPAMENT DE FRÂNARE**			
1.1.	Starea mecanică și funcționare		
1.1.1.	Pivotul pedalei frânei de serviciu	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare. Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Pivot prea strâns. (b) Uzură sau joc excesiv.
1.1.2.	Starea pedalei și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare. Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă. (b) Degajare incorectă a comenzii de frână. (c) Cauciucul antiderapant de pe pedala de frână lipsă, prost fixat sau uzat.
1.1.3.	Pompa de vid sau compresorul și rezervoarele	Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru. Timpul de verificare necesar pentru pompă sau pentru compresor pentru valoarea profesională sigură și pentru funcționarea dispozitivului de avertizare, supapa de protecție a multicircuitului și supapa de decompresiune.	(a) Presiune/vid insuficient(ă) pentru asigurarea a cel puțin două acționări ale frânării după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos). (b) Timp de umplere a compresorului la valoarea profesională sigură în conformitate cu cerințele [a].

Element	Metodă	Deficiențe
		(c) Nefuncționarea supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de decompresiune. (d) Lipsă a etanșeității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile. (e) Deteriorări externe care pot afecta funcționarea sistemului de frânare.
1.1.4. Indicator de nivel de presiune scăzută sau manometru	Verificare funcțională.	Funcționare defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută sau a manometrului.
1.1.5. Supapă de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Supapă fisurată, deteriorată sau uzată excesiv. (b) Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură. (c) Conexiuni prost fixate sau lipsa etanșeității. (d) Funcționare nesatisfăcătoare.
1.1.6. Frână de mână, pârghie de comandă, clichet de frână de mână	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Blocare incorectă a clichetului de frână de mână. (b) Uzură excesivă a axului pârghiei sau a mecanismului cu clichet. (c) Cursă prea mare a pârghiei, indicând un reglaj incorect. (d) Activator lipsă, deteriorat sau nefuncțional. (e) Funcționare incorectă, indicatorul de avertizare indică funcționare defectuoasă.
1.1.7. Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, regulatoare de presiune)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Supape deteriorate sau pierderi de aer excesive. (b) Pierdere excesivă de ulei din compresor. (c) Supapă nesigură sau montată necorespunzător. (d) Deversare sau pierdere de lichid de frână.
1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)	Deconectarea și reconectarea tuturor elementelor de cuplare ale sistemului de frână dintre vehiculul tractor și remorcă.	(a) Ventil de izolare defect sau supapă cu autoetanșare defectă. (b) Ventil de izolare sau supapă nesigură sau montată necorespunzător. (c) Etanșeitate insuficientă. (d) Conectată incorect sau neconectată atunci când este cazul. (e) Funcționare defectuoasă.
1.1.9. Acumulator, rezervor de presiune	Inspecție vizuală.	(a) Rezervor deteriorat, corodat sau neetanș. (b) Nefuncționarea dispozitivului de golire. (c) Rezervor nesigur sau montat necorespunzător.
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Servomecanism defect sau ineficace. (b) Cilindru principal defect sau neetanș.

Element	Metodă	Deficiențe
principal (sisteme hidraulice)		(c) Cilindru principal nesigur. (d) Cantitate insuficientă de lichid de frână. (e) Lipsă capac rezervor cilindru principal. (f) Lampă de avertizare pentru lichidul de frână aprinsă sau defectă. (g) Funcționare incorectă a dispozitivului de avertizare în caz de nivel insuficient al lichidului de frână.
1.1.11. Conducte de frână rigide	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere. (b) Lipsa etanșeității la nivelul conductelor sau al racordurilor. (c) Conducte deteriorate sau excesiv de corodate. (d) Conducte plasate greșit.
1.1.12. Furtunuri flexibile ale frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere. (b) Furtunuri deteriorate, puncte de fricțiune, răsucite sau prea scurte. (c) Lipsa etanșeității la nivelul furtunurilor și al racordurilor. (d) Umflare exagerată a furtunului sub presiune. (e) Porozitatea furtunurilor.
1.1.13. Garnituri de frână	Inspecție vizuală.	(a) Garnituri excesiv de uzate. (b) Garnituri murdare (ulei, unsoare etc.). (c) Garnituri lipsă.
1.1.14. Tamburi de frână, discuri de frână	Inspecție vizuală.	(a) Tambur și disc excesiv de uzat, corodat sau fisurat sau rupt, nesigur sau fisurat. (b) Tambur sau disc murdar (ulei, unsoare, etc.). (c) Tambur sau disc lipsă. (d) Placa din spate nesigură.
1.1.15. Cabluri de frână, tije, cuplaj pârghii	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Cabluri deteriorate sau cu noduri. (b) Componente excesiv de uzate sau corodate. (c) Cablu, tijă sau îmbinare nesigură. (d) Control al cablurilor defect. (e) Restricționare a mișcării libere a sistemului de frânare. (f) Mișcare anormală a pârghiilor/cuplajului indicând reglare incorectă sau uzură excesivă.
1.1.16. Organe de acționare frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Organ de acționare fisurat sau deteriorat. (b) Organ de acționare neetanș. (c) Organ de acționare montat nesigur sau necorespunzător. (d) Organ de acționare excesiv de corodat.

Element	Metodă	Deficiențe
		(e) Cursă insuficientă sau prea mare a pistonului sau a mecanismului cu membrană. (f) Lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia.
1.1.17. Corector automat al frânei în funcție de sarcină	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare.	(a) Cuplaj defect. (b) Cuplaj incorect reglat. (c) Blocarea sau nefuncționarea supapei. (d) Lipsa supapei. (e) Plăcuță cu date lipsă. (f) Date ilizibile sau neconforme cu cerințele [a]
1.1.18. Dispozitive și indicatori de eliminare a jocurilor	Inspecție vizuală.	(a) Reglaj deteriorat, blocat sau cu mișcare anormală, excesiv de uzat sau reglaj incorect. (b) Reglaj incorect. (c) Reglaj instalat incorect sau înlocuit.
1.1.19. Sistem de încetinire (dacă este prevăzut sau necesar)	Inspecție vizuală.	(a) Racorduri sau montări nesigure. (b) Sistem defect în mod evident sau lipsă.
1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii	Deconectarea cuplării sistemului de frânare între tractor și vehiculul remorcat.	Sistemul de frânare al remorcilor nu funcționează automat dacă este deconectată cuplarea.
1.1.21. Sistem de frânare complet	Inspecție vizuală.	(a) Alte dispozitive ale sistemului (de exemplu, pompă antigel, uscător de aer, etc.) deteriorate la exterior sau corodate astfel încât ar afecta în mod negativ sistemul de frânare. (b) Lipsa excesivă a etanșeității sau a antigelului. (c) Orice componentă nesigură sau montată în mod necorespunzător. (d) Reparație sau modificare neadecvată a uneia dintre componente.
1.1.22. Teste privind racordurile (atunci când sunt montate sau necesare)	Inspecție vizuală.	(a) Lipsă. (b) Deteriorat, neutilizabil sau neetanș.
1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu		
1.2.1. Performanță **(E)**	Testare efectuată pe un aparat static de testare frâne; frânele sunt acționate în mod progresiv până la efortul maxim.	(a) Putere de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți. (b) Puterea de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70 % din cea mai mare putere înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. (c) Variație bruscă a puterii de frânare (blocaj).

Element	Metodă	Deficiențe
		(d) Frânare anormală pe oricare dintre roți. (e) Fluctuație excesivă a puterii de frânare în cursul fiecărei turații a roții.
1.2.2. Eficiență **(E)**	Testare efectuată pe un aparat static de testare frâne la greutatea prezentată.	(a) Pentru toate categoriile de vehicule un coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori: (b) Categoria M_1, M_2 și M_3 – 50 % [1] (c) Categoria N_1 – 45 % (d) Categoria N_2 și N_3 – 43 % [2] (e) Categoria O_2, O_3 și O_4 – 40 % [3]

1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) (dacă este asigurată de un sistem separat)

1.3.1. Performanță **(E)**	În cazul în care sistemul de frânare este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1.	(a) Putere de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți. (b) Puterea de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70 % din cea mai mare putere înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. (c) Variație bruscă a puterii de frânare (blocaj).
1.3.2. Eficiență **(E)**	În cazul în care sistemul de frânare este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.2.	Puterea de frânare mai mică de 50 % [4] din performanța frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2 în raport cu sarcina maximă autorizată ori, în cazul semiremorcilor, cu suma sarcinilor admise pe punte.

1.4. Performanța și eficiența frânei de mână

1.4.1. Performanță **(E)**	A se aplica frâna pe un aparat static de testare frâne.	Frână nefuncțională pe una sau mai multe roți.
1.4.2. Eficiență **(E)**	Testare efectuată pe un aparat static de testare frâne la greutatea prezentată.	Pentru toate categoriile de vehicule, un coeficient de frânare mai mic de 16 % în raport cu sarcina maximă autorizată sau, pentru autovehicule, mai mic de 12 % în raport cu sarcina combinată maximă autorizată a vehiculului, luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare.
1.5. Performanța sistemului de încetinire	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, testarea funcțiilor sistemului.	(a) Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemului de frânare pe eșapament). (b) Nefuncționarea sistemului.
1.6. Sistem de frânare cu antiblocare	Inspecția vizuală a dispozitivului de avertizare.	(a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare. (b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.

Element	Metodă	Deficiențe
8. **EFECTE NOCIVE**		
8.2. Gaze de evacuare		
8.2.1 Emisii produse de motoarele pe benzină		
8.2.1.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală.	(a) Echipament de control al emisiilor instalat de constructor absent sau în mod sigur defect. (b) Scurgeri de gaze care ar putea afecta în mod semnificativ măsurătorile emisiilor.
8.2.1.2. Emisii de gaze **(E)**	Măsurătoare cu analizatorul de gaze evacuare în conformitate cu cerințele [a]. 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 simultane ale funcționării corecte a sistemului OBD ca alternativă la măsurarea emisiilor cu motorul la ralanti în conformitate cu specificațiile producătorului și cu alte cerințe [a] și luând în considerare marjele de toleranță corespunzătoare. Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de testare.	(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, 1. pentru vehiculele care nu sunt controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor, — 4,5 % sau — 3,5 % conform datelor de la prima înmatriculare sau utilizare menționate în cerințe [a]; 2. 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 % [5], — la turație ridicată la ralanti: 0,2 % conform datelor de la prima înmatriculare sau utilizare menționate în cerințe [a]. (c) Lambda depășește pragul de 1 ± 0,03 sau nu este conform cu precizările producătorului. (d) Citirea OBD care indică o funcționare defectuoasă semnificativă. (e) Măsurători prin teledetecție care indică o neconformitate semnificativă.
8.2.2 Emisiile produse de motoarele diesel		
8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală.	(a) Echipament de control al emisiilor instalat de constructor absent sau în mod sigur defect.

Element	Metodă	Deficiențe
		(b) Scurgeri de gaze care ar putea afecta în mod semnificativ măsurătorile emisiilor.
8.2.2.2. Opacitate **(E)**	(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 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 testare: 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	(a) Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe [a], opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului de pe vehicul. (b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele [a] nu permit utilizarea valorilor de referință, — pentru motoare cu aspirație naturală: 2,5 m^{-1}, — pentru motoare supraalimentate: 3,0 m^{-1},sau, pentru vehiculele identificate în cerințe [a] sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima dată după data menționată în cerințe [a], — 1,5 m^{-1} [6]. (c) Măsurători prin teledetecție care indică o neconformitate semnificativă.

Element	Metodă	Deficiențe
	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 M_2, M_3, N_2 și N_3, ar trebui 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 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 trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare sunt în mod semnificativ mai mici decât limitele și luând în considerare marjele de toleranță corespunzătoare. Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de testare.	

([1]) 48 % pentru vehiculele care nu sunt dotate cu ABS sau omologate înainte de 1 octombrie 1991.
([2]) 45 % pentru vehiculele înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințele ([a]), oricare dintre acestea este mai recentă.
([3]) 43 % pentru semiremorci și remorcile cu bară de tracțiune înmatriculate după 1988 sau de la data din cerințele ([a]), oricare dintre acestea este mai recentă.
([4]) 2,2 m/s^2 pentru vehiculele N_1, N_2 și N_3.
([5]) Deținător de omologare de tip în conformitate cu limitele de la rândurile A sau B secțiunea 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE modificată prin Directiva 98/69/CE sau ulterior sau înmatriculat ori pus în circulație pentru prima dată după 1 iulie 2002.
([6]) Deținător de omologare de tip în conformitate cu limitele de la rândul B secțiunea 5.3.1.4. din anexa I la Directiva 70/220/CEE modificată prin Directiva 98/69/CE sau ulterior; rândul B1, B2 sau C secțiunea 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE modificată prin Directiva 1999/96/CE sau ulterior sau înmatriculat ori pus în circulație pentru prima dată după 1 iulie 2008."

OBSERVAȚII

([a]) «Cerințele» sunt stabilite de cerințele de omologare de tip la data primei înmatriculări sau a primei puneri în circulație, precum și de obligațiile privind post-echiparea sau de dreptul intern al țării de înmatriculare.