RECOMANDAREA COMISIEI

din 5 iulie 2010

privind analiza de risc a defecțiunilor identificate în timpul controalelor tehnice rutiere (la vehiculele utilitare) în conformitate cu Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului

(2010/379/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 292,

întrucât:

(1) În interesul siguranței rutiere, al protecției mediului și al concurenței loiale, este important să se asigure întreținerea și controlul corespunzătoare în cazul vehiculelor utilitare aflate în funcțiune, astfel încât acestea să aibă un comportament rutier sigur atunci când circulă în Uniune.

(2) Pe lângă standardele și metodele menționate în 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], pentru a se obține un sistem mai armonizat și pentru a se evita tratamentul neloial în cazul controalelor tehnice rutiere, trebuie introduse o serie de orientări având drept scop analiza defecțiunilor menționate în anexa II la directiva respectivă.

(3) Pentru a reflecta gravitatea defecțiunilor, trebuie introduse trei categorii diferite.

(4) Fiecare categorie de defecțiuni trebuie să descrie consecințele utilizării vehiculului în starea respectivă,

ADOPTĂ PREZENTA RECOMANDARE:

Statele membre trebuie să analizeze defecțiunile identificate în timpul controalelor tehnice rutiere la care este supus un vehicul în conformitate cu orientările stabilite în anexa la prezenta recomandare.

Adoptată la Bruxelles, 5 iulie 2010.

Pentru Comisie
Siim KALLAS
Vicepreședinte

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

ANEXĂ

Orientări pentru analiza defecțiunilor

În cadrul implementării Directivei 2000/30/CE, prezentul document enumeră orientări pe care statele membre au primit recomandarea să le aplice în vederea analizării defecțiunilor (definite ca defecțiuni tehnice și alte neconcordanțe) identificate în timpul controalelor tehnice rutiere ale vehiculelor.

Defecțiunile se clasifică după cum urmează:

DEFECȚIUNI MINORE (DeMi)

DEFECȚIUNI MAJORE (DeMa)

DEFECȚIUNI PERICULOASE (DP)

Fiecare categorie de defecțiuni trebuie definită din punctul de vedere al stării în care se află vehiculul, după cum urmează:

DEFECȚIUNI MINORE

Defecțiuni tehnice care nu au efecte semnificative asupra siguranței vehiculului și alte neconcordanțe minore. Vehiculul nu trebuie reexaminat, deoarece este rezonabil să se aștepte ca defecțiunile identificate să fie rectificate fără întârziere.

DEFECȚIUNI MAJORE

Defecțiuni susceptibile să compromită siguranța vehiculului și/sau să pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic, precum și alte neconcordanțe mai importante. Vehiculul trebuie reparat cât mai curând posibil, iar utilizările ulterioare trebuie să facă obiectul unor restricții și condiții, de exemplu, supunerea vehiculului la controale tehnice rutiere suplimentare.

DEFECȚIUNI PERICULOASE

Defecțiuni care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere. Nu se permit utilizări ulterioare ale vehiculului în trafic, deși, în unele cazuri, vehiculul poate fi condus în condiții speciale direct către un amplasament anume, de exemplu pentru reparații imediate sau pentru sechestrarea vehiculului.

Un vehicul prezentând defecțiuni aparținând mai multor categorii de defecțiuni trebuie clasificat în funcție de defecțiunea cea mai gravă. Un vehicul care prezintă mai multe defecțiuni din aceeași categorie poate fi clasificat într-o categorie superioară, dacă efectul lor combinat sporește gradul de periculozitate al vehiculului.

În cazul defecțiunilor care pot fi clasificate în mai mult de o categorie, clasificarea defecțiunilor în funcție de gravitatea lor conform legislației naționale ar trebui să îi revină inspectorului care efectuează controlul.

În timpul analizării defecțiunilor, trebuie să se țină seama de cerințele privind omologarea de tip la momentul primei înmatriculări sau al primei puneri în circulație. Cu toate acestea, unele articole vor face obiectul cerințelor privind adaptarea.

Cerințe de analiză

Prin defecțiuni se înțelege o serie de anomalii tehnice sau alte neconcordanțe susceptibile de a fi identificate.

Articol		Defecțiuni	Orientări privind analiza defecțiunilor		
			DeMi	DeMa	DP
1. **ECHIPAMENTE DE FRÂNARE**					
1.1.	Starea mecanică și funcționare				
1.1.1.	Pivotul pedalei frânei de serviciu/ axul pârghiei manuale	(a) Pivot prea strâns.		X	
		(b) Uzură sau joc excesiv.		X	
1.1.2.	Starea pedalei/pârghiei manuale și cursa dispozitivului de acționare a frânei	(a) Cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă.		X	

Articol		Defecțiuni	Orientări privind analiza defecțiunilor		
			DeMi	DeMa	DP
		(b) Degajare incorectă a comenzii de frână.	X	X	
		(c) Cauciucul antiderapant de pe pedala de frână lipsă, prost fixat sau uzat.	X		
1.1.3.	Pompa de vid sau compresorul și rezervoarele	(a) Presiune/vid insuficient pentru asigurarea a cel puțin două acționări ale frânării după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos).		X	X
		(b) Timp de umplere a compresorului la valoarea profesională sigură în conformitate cu cerințele ([a]).		X	
		(c) Nefuncționarea supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de decompresiune.		X	
		(d) Lipsă a etanșeității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile.		X	
		(e) Deteriorări externe care pot afecta funcționarea sistemului de frânare.		X	X
1.1.4.	Indicator de nivel de presiune scăzută sau manometru	Funcționare defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută sau a manometrului.	X	X	
1.1.5.	Supapă de comandă a frânei cu acționare manuală	(a) Supapă fisurată, deteriorată sau uzată excesiv.		X	
		(b) Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură.		X	
		(c) Conexiuni prost fixate sau lipsa etanșeității.		X	
		(d) Funcționare nesatisfăcătoare.		X	
1.1.6.	Activator frână de mână, pârghie de comandă, clichet de frână de mână, frână de mână electronică	(a) Blocare incorectă a clichetului de frână de mână.		X	
		(b) Uzură excesivă a axului pârghiei sau a mecanismului cu clichet.	X	X	
		(c) Cursă prea mare a pârghiei, indicând un reglaj incorect.		X	
		(d) Activator lipsă, deteriorat sau nefuncțional.		X	
		(e) Funcționare incorectă, indicatorul de avertizare indică funcționare defectuoasă.		X	
1.1.7.	Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, regulatoare de presiune)	(a) Supape deteriorate sau pierderi de aer excesive.		X	X
		(b) Pierdere excesivă de ulei din compresor.	X		
		(c) Supapă nesigură sau montată necorespunzător.		X	
		(d) Deversare sau pierdere de lichid de frână.		X	X

Articol	Defecțiuni	Orientări privind analiza defecțiunilor		
		DeMi	DeMa	DP
1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)	(a) Ventil de izolare defect sau supapă cu autoetanșare defectă.	X	X	
	(b) Ventil de izolare sau supapă nesigură sau montată necorespunzător.	X	X	
	(c) Etanșeitate insuficientă.		X	X
	(d) Funcționare defectuoasă.		X	X
1.1.9. Acumulator, rezervor de presiune	(a) Rezervor deteriorat, corodat sau neetanș.	X	X	
	(b) Nefuncționarea dispozitivului de golire.	X	X	
	(c) Rezervor nesigur sau montat necorespunzător.		X	
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (sisteme hidraulice)	(a) Servomecanism defect sau ineficace.		X	
	(b) Cilindru principal defect sau neetanș.		X	X
	(c) Cilindru principal nesigur.		X	X
	(d) Cantitate insuficientă de lichid de frână.	X	X	
	(e) Lipsă capac rezervor cilindru principal.	X		
	(f) Lampă de avertizare pentru lichidul de frână aprinsă sau defectă.	X		
	(g) Funcționare incorectă a dispozitivului de avertizare în caz de nivel insuficient al lichidului de frână.	X		
1.1.11. Conducte de frână rigide	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere.		X	X
	(b) Lipsa etanșeității la nivelul conductelor sau al racordurilor.		X	X
	(c) Conducte deteriorate sau excesiv de corodate.		X	X
	(d) Conducte plasate greșit.	X	X	
1.1.12. Furtunuri flexibile ale frânei	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere.		X	X
	(b) Furtunuri deteriorate, puncte de fricțiune, răsucite sau prea scurte.	X	X	
	(c) Lipsa etanșeității la nivelul furtunurilor și al racordurilor.		X	X
	(d) Umflare exagerată a furtunului sub presiune.		X	X
	(e) Porozitatea furtunurilor.		X	
1.1.13. Garnituri de frână	(a) Garnituri excesiv de uzate.		X	X
	(b) Garnituri murdare (ulei, unsoare etc.).		X	X
	(c) Garnituri lipsă.			X

Articol	Defecțiuni	Orientări privind analiza defecțiunilor		
		DeMi	DeMa	DP
1.1.14. Tamburi de frână, discuri de frână	(a) Tambur sau disc excesiv de uzat, fisurat excesiv, crăpat, nesigur sau spart.		X	X
	(b) Tambur sau disc murdar (ulei, unsoare etc.).		X	X
	(c) Tambur sau disc lipsă.			X
	(d) Placa din spate nesigură.		X	
1.1.15. Cabluri de frână, tije, cuplaj pârghii	(a) Cabluri deteriorate sau cu noduri.		X	X
	(b) Componente excesiv de uzate sau corodate.		X	X
	(c) Cablu, tijă sau îmbinare nesigură.		X	
	(d) Control al cablurilor defect.		X	
	(e) Restricționare a mișcării libere a sistemului de frânare.		X	
	(f) Mișcare anormală a pârghiilor/cuplajului indicând reglare incorectă sau uzură excesivă.		X	
1.1.16. Organe de acționare frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	(a) Organ de acționare fisurat sau deteriorat.		X	X
	(b) Organ de acționare neetanș.		X	X
	(c) Organ de acționare montat nesigur sau neco-respunzător.		X	X
	(d) Organ de acționare excesiv de corodat.		X	X
	(e) Cursă insuficientă sau prea mare a pistonului sau a mecanismului cu membrană.		X	X
	(f) Lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia.	X	X	
1.1.17. Corector automat al frânei în funcție de sarcină	(a) Cuplaj defect.		X	
	(b) Cuplaj incorect reglat.		X	
	(c) Blocarea sau nefuncționarea supapei.		X	X
	(d) Lipsa supapei.			X
	(e) Plăcuță cu date lipsă.	X		
	(f) Date ilizibile sau neconforme cu cerințele [a].	X		
1.1.18. Dispozitive și indicatori de eliminare a jocurilor	(a) Reglaj deteriorat, blocat sau cu mișcare anormală, excesiv de uzat sau reglaj incorect.		X	
	(b) Reglaj incorect.		X	

Articol	Defecțiuni	Orientări privind analiza defecțiunilor		
		DeMi	DeMa	DP
	(c) Reglaj instalat incorect sau înlocuit.		X	
1.1.19. Sistem de încetinire (dacă este prevăzut sau necesar)	(a) Racorduri sau montări nesigure.	X	X	
	(b) Sistem defect în mod evident sau lipsă.		X	
1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii	Sistemul de frânare al remorcilor nu funcționează automat dacă este deconectată cuplarea.			X
1.1.21. Sistem de frânare complet	(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.		X	X
	(b) Lipsa etanșeității sau scurgeri de antigel.	X	X	
	(c) Orice componentă nesigură sau montată în mod necorespunzător.		X	
	(d) Reparație sau modificare necorespunzătoare a oricărui component ([1]).		X	X
1.1.22. Teste privind racordurile (atunci când sunt montate sau necesare)	(a) Lipsă.		X	
	(b) Deteriorat, neutilizabil sau neetanș.	X	X	
1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu				
1.2.1. Performanță **(E)** ([b])	(a) Putere de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți.		X	X
	(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. În cazul încercării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă.		X	X
	(c) Variație bruscă a puterii de frânare (blocaj).		X	
	(d) Frânare anormală pe oricare dintre roți.		X	
	(e) Fluctuație excesivă a puterii de frânare în cursul fiecărei turații a roții.		X	
1.2.2. Eficiență **(E)** ([b])	Pentru toate categoriile de vehicule un coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori: Categoria N1: 45 % Categoria M1, M2 și M3: 50 % ([2]) Categoria N2 și N3: 43 % ([3]) Categoria O2,O3 și O4: 40 % ([4])		X	X

Articol		Defecțiuni	Orientări privind analiza defecțiunilor		
			DeMi	DeMa	DP
1.3.	Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) (dacă este asigurată de un sistem separat)				
1.3.1.	P. Performanță **(E)** [b]	(a) Putere de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți.		X	X
		(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. În cazul încercării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă.		X	X
		(c) Variație bruscă a puterii de frânare (blocaj).		X	X
1.3.2.	Eficiență	Puterea de frânare mai mică de 50 % [5] 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 (cu excepția categoriilor L1e și L3e).		X	X
1.4.	Performanța și eficiența frânei de mână				
1.4.1.	Performanță **(E)** [b]	Frână nefuncțională pe una sau mai multe roți sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă.		X	X
1.4.2.	Eficiență **(E)** [b]	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.		X	X
1.5.	Performanța sistemului de încetinire	(a) Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemului de frânare pe eșapament).		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului.		X	
1.6.	Sistem de frânare cu antiblocare (ABS)	(a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare.		X	
		(b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	
		(c) Senzorii de viteză din roată lipsă sau deteriorați.		X	
		(d) Instalație electrică deteriorată.		X	
		(e) Alte componente lipsă sau deteriorate.		X	
1.7.	Sistem electronic de frânare (EBS)	(a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare.		X	
		(b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului.		X	

Articol	Defecțiuni	Orientări privind analiza defecțiunilor		
		DeMi	DeMa	DP
	8. **EFECTE NOCIVE**			
8.1. Zgomotul				
8.1.1. Sistem de eliminare a zgomotului	(a) Nivelurile sonore depășesc nivelurile maxime admise în cerințe [a].		X	
	(b) O parte a sistemului de suprimare a zgomotului fixată necorespunzător stă să cadă, este deteriorată, montată incorect, lipsă sau alterată în mod evident și care poate afecta negativ nivelurile de zgomot.		X	X
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	(a) Echipamentul de control al gazelor montat de producător este absent, modificat sau evident defect.	X	X	
	(b) Scurgeri de gaze care pot afecta în mod semnificativ măsurătorile emisiilor.		X	
8.2.1.2. Gaze de eșapament **(E)** [b]	(a) Fie gazele de eșapament depășesc nivelurile specifice stabilite de constructor,		X	
	(b) Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc,		X	
	(i) 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];			
	(ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor, — la ralanti: 0,5 %, — la turație ridicată la ralanti: 0,3 %, sau — la ralanti: 0,3 % [6] — 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.		X	
	(d) Citirea OBD care indică o funcționare defectuoasă semnificativă.		X	
	(e) Măsurători prin teledetecție care indică o neconformitate semnificativă.		X	

Articol	Defecțiuni	Orientări privind analiza defecțiunilor		
		DeMi	DeMa	DP
8.2.2. Emisiile motoarelor diesel				
8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	(a) Echipamentul de control al emisiilor instalat de constructor este absent sau în mod sigur defect.	X	X	
	(b) Scurgeri de gaze care pot afecta în mod semnificativ măsurătorile emisiilor.		X	
8.2.2.2. Opacitate **(E)** [b] Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exonerate de această obligație	(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.		X	
	(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} [7].		X	
	(c) Măsurători prin teledetecție care indică o neconformitate semnificativă.		X	
8.4. Alte elemente legate de mediu				
8.4.1. Scurgeri de lichide	Orice scurgere excesivă de lichid care poate afecta negativ mediul înconjurător sau care reprezintă un factor de risc în ceea ce privește siguranța utilizatorilor drumului.		X	X

[1] Reparație sau modificare necorespunzătoare înseamnă o reparație sau modificare cu efecte negative asupra siguranței vehiculului pe carosabil sau asupra mediului.
[2] 48 % pentru vehiculele care nu sunt dotate cu ABS sau omologate înainte de 1 octombrie 1991.
[3] 45 % pentru vehiculele înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă.
[4] 43 % pentru semiremorci și remorcile cu bară de tracțiune înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă.
[5] 2,2 m/s^2 pentru vehiculele din categoriile N1, N2 și N3.
[6] Deținător de omologare de tip în conformitate cu limitele de la rândul 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.
[7] 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 prin cerințe privind omologarea de tip la data aprobării, a primei înmatriculări sau a primei puneri în circulație, precum și în cadrul obligațiilor de adaptare sau în legislația națională a țării de înmatriculare.
[b] (E) Controlul acestui articol necesită recurgerea la un echipament.