

NORME METODOLOGICE din 7 decembrie 2011

privind modul de efectuare a inspecțiilor și controlului asupra transporturilor rutiere, a activităților conexe acestora, a activității centrelor de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, a activității școlilor de conducători auto și a activității instructorilor auto autorizați

EMITENT • **MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

Publicat în **MONITORUL OFICIAL nr. 923 din 27 decembrie 2011**

Data intrării în vigoare 27-12-2011

Formă consolidată valabilă la data 28-06-2022

Prezenta formă consolidată este valabilă începând cu data de 20-05-2018 până la data de 28-06-2022

Notă

*) Aprobate prin [ORDINUL nr. 995 din 7 decembrie 2011](#), publicat în Monitorul Oficial nr. 923 din 27 decembrie 2011.

Notă CTCE

*) Forma consolidată a [NORMELOR METODOLOGICE din 7 decembrie 2011](#), publicate în Monitorul Oficial nr. 923 din 27 decembrie 2011, la data de 28 Iunie 2022 este realizată prin includerea modificărilor și completărilor aduse de: [ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012](#); [ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016](#); [ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017](#).

Conținutul acestui act aparține exclusiv S.C. Centrul Teritorial de Calcul Electronic S.A. Piatra-Neamț și nu este un document cu caracter oficial, fiind destinat informării utilizatorilor.

Notă CTCE

[Art. III din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016](#) publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016 prevede:

"Începând cu data de 1 ianuarie 2017, sintagma "inspectorat teritorial" din cuprinsul [Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 995/2011](#), cu modificările și completările ulterioare, se înlocuiește cu sintagma "inspectorat regional", în conformitate cu prevederile [Legii nr. 352/2015](#) pentru modificarea și completarea [Ordonanței Guvernului nr. 26/2011](#) privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier."

Secțiunea 1 Dispoziții generale

Articolul 1

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare I.S.C.T.R., este organismul tehnic permanent specializat al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii desemnat să asigure inspecția și controlul la nivel național al respectării reglementărilor interne și internaționale în domeniul transporturilor rutiere, în conformitate cu atribuțiile stabilite prin legislația în vigoare.

Articolul 2

În sensul prezentelor norme, inspecția și controlul respectării reglementărilor interne și internaționale în domeniul transporturilor rutiere la sediul întreprinderilor sau operatorilor de transport rutier, operatorilor economici care desfășoară activități conexe transportului rutier, furnizorilor și beneficiarilor de bunuri divizibile, în locurile unde au loc încărcarea, descărcarea și depozitarea temporară a mărfurilor, în stațiile și autogările utilizate la transportul rutier de persoane, în locurile în care agenții economici efectuează activități de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost, în locurile în care au loc pregătirea personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și pregătirea în vederea obținerii permisului de conducere, la sediul școlilor de conducători auto cu care instructorii auto autorizați colaborează pentru efectuarea pregătirii practice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, în trafic, în locurile unde este permisă oprirea și staționarea vehiculelor, în parcări, precum și în punctele de trecere a frontierei de stat, la solicitarea autorităților care își exercită atribuțiile în punctul de trecere a frontierei de stat se efectuează de către inspectorii I.S.C.T.R., denumiți în continuare inspectori.

Art. 2 a fost modificat de pct. 1 al [art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016](#) publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Articolul 3

Inspectorii desfășoară activitățile de control în condiții de siguranță pentru traficul rutier, propriile persoane, persoanele și mărfurile transportate de către vehiculele oprite pentru efectuarea controlului și cu respectarea prevederilor legale privind protecția muncii.

Articolul 4

Activitatea de inspecție și control este coordonată de inspectorul de stat șef și se exercită prin inspectorii-șefi teritoriali și inspectori.

Articolul 5

(1) Exercițarea atribuțiilor specifice de inspecție și control se va face pe baza legitimației și a ecusonului de identificare.

(2) Legitimațiile în baza cărora inspectorii sunt autorizați să exercite atribuțiile de inspecție și control stabilite prin legislația în vigoare se atribuie de către ministrul transporturilor și infrastructurii și se eliberează de către I.S.C.T.R., care va ține evidența acestora într-un registru.

(3) Legitimațiile prevăzute la alin. (2) se emit următoarelor categorii de personal din cadrul I.S.C.T.R.:

- a) inspector de stat șef;
- b) inspector-șef teritorial;
- c) inspector.

Articolul 6

În timpul exercitării atribuțiilor de inspecție și control, inspectorii au obligația purtării uniformei de serviciu cu însemnele specifice și, în mod suplimentar, a echipamentului de protecție, în cazul controlului în trafic.

Secțiunea a 2-a

Controlul respectării reglementărilor interne și internaționale din domeniul transporturilor rutiere

Articolul 7

(1) În exercitarea atribuțiilor de inspecție și control, inspectorii au drept de control:

a) în trafic, în punctele unde oprirea, staționarea sau parcare pe drumul public este permisă, conform prevederilor legale în vigoare, în punctele de îmbarcare/debarcare a călătorilor, în punctele de trecere a frontierei de stat, la solicitarea autorităților care își exercită atribuțiile în punctul de trecere a frontierei de stat, în zonele adiacente punctelor de trecere a frontierei de stat, în locurile în care are loc pregătirea practică a personalului în vederea obținerii permisului de conducere, precum și în punctele în care se desfășoară activități conexe transportului rutier, denumit în continuare control în trafic;

b) la sediile operatorilor de transport rutier, ale întreprinderilor de transport rutier în cont propriu, ale întreprinderilor autorizate, ale operatorilor economici care desfășoară activități conexe transportului rutier, ale furnizorilor și beneficiarilor de bunuri divizibile, la sediul școlilor de conducători auto cu care instructorii auto autorizați colaborează pentru efectuarea pregătirii practice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, în locurile în care au loc pregătirea teoretică a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și pregătirea teoretică în vederea obținerii permisului de conducere, în locurile unde au loc încărcarea, descărcarea și depozitarea temporară a mărfurilor, respectiv la sediul oricărui alt agent economic, indiferent de obiectul principal de activitate al acestuia, care desfășoară activități de transport rutier sau activități de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost, denumit în continuare control la sediu.

Alin. (1) al art. 7 a fost modificat de pct. 2 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

(2) În exercitarea atribuțiilor de serviciu, inspectorii au dreptul să controleze:

a) orice vehicul rutier utilizat la efectuarea transporturilor rutiere, inclusiv vehiculele înmatriculate în alte state, cu excepția vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri a căror masă totală maximă autorizată, inclusiv remorca sau semiremorca, nu depășește 3,5 tone și a autovehiculelor destinate transportului de persoane, care prin construcție și echipare au cel mult 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto;

b) mașinile autopropulsate pentru lucrări care circulă pe drumurile publice, precum și vehiculele rutiere utilizate la tipurile de transport prevăzute la art. 11 lit. b), c), j), k), l), m) și art. 19 lit. a), b), h), i), j) și k) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, referitor la respectarea reglementărilor în vigoare privind masele și dimensiunile maxime admise/autorizate;

c) orice autovehicul utilizat la activitatea de pregătire practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere.

(3) Controlul vehiculelor prevăzute la alin. (2) poate fi efectuat și în locurile în care acestea sunt parcate, oprite sau staționate pe drumurile publice din România.

(4) Controlul în trafic se efectuează de către echipaje formate din cel puțin 2 inspectori, în funcție de tematica și complexitatea controlului, dintre care cel puțin unul trebuie să fie atestat potrivit dispozițiilor art. 26 alin. (6).

Alin. (4) al art. 7 a fost modificat de pct. 1 al art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

(5) Controlul la sediu se efectuează de către echipaje formate din cel puțin 2 inspectori.

Articolul 8

(1) În exercitarea atribuțiilor de inspecție și control, inspectorii solicită prezentarea tuturor documentelor necesare pentru verificarea respectării reglementărilor specifice în vigoare.

(2) La efectuarea controlului în trafic, conducătorii auto au obligația să prezinte inspectorilor toate documentele pe care trebuie să le dețină la bordul vehiculului, în funcție de activitatea desfășurată și în conformitate cu reglementările în vigoare.

(3) La efectuarea controlului la sediu, administratorul, managerul de transport și/sau orice alt reprezentant legal are/au obligația să prezinte inspectorilor toate documentele pe care întreprinderile de transport rutier în cont propriu/operatorii de transport rutier/operatorii economici care desfășoară activități conexe transportului rutier /furnizorii și beneficiarii de bunuri divizibile/centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere/școlile de conducători auto/instructorii auto autorizați au obligația să le dețină la sediul social, în funcție de activitatea desfășurată și în conformitate cu reglementările în vigoare în domeniul transporturilor rutiere.

Articolul 9

(1) Controlul în trafic se efectuează în locuri diferite și la orice oră, acoperind o porțiune suficient de extinsă a rețelei de drumuri, pentru a face dificilă evitarea punctelor de control.

(2) Principiile privind selectarea vehiculelor pentru efectuarea controlului în trafic se stabilesc prin reglementări specifice și/sau proceduri proprii de control elaborate de I.S.C.T.R.

(3) Controlul în trafic se finalizează prin întocmirea raportului zilnic de control, conform reglementărilor specifice și /sau procedurilor proprii de control elaborate de I.S.C.T.R.

Articolul 10

(1) Verificările privind îndeplinirea condițiilor în vederea licențierii/certificării/autorizării operatorilor de transport rutier, întreprinderilor de transport rutier în cont propriu, întreprinderilor autorizate, operatorilor economici care desfășoară activități conexe transportului rutier, centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, școlilor de conducători auto se efectuează de către inspectorii la sediul acestora, iar în cazul instructorilor auto autorizați se efectuează la sediul școlilor de conducători auto cu care aceștia colaborează pentru efectuarea pregătirii practice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, la cererea autorității emitente a licenței comunitare, a certificatului de transport în cont propriu, a licenței pentru activități conexe transportului rutier sau a autorizației, după caz.

(2) După finalizarea verificărilor menționate la alin. (1), inspectorii care au efectuat controlul elaborează rapoarte detaliate. Rezultatele verificărilor efectuate la sediul centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și a școlilor de conducători auto se comunică autorității emitente a autorizației, cu avizul inspectorului-șef teritorial.

(3) Verificarea activității operatorilor de transport rutier/întreprinderilor de transport rutier în cont propriu /întreprinderilor autorizate, precum și verificarea îndeplinirii condițiilor care au stat la baza eliberării licenței de transport/licenței comunitare/ certificatului de transport în cont propriu/autorizației se efectuează la sediul acestora cel puțin o dată la 5 ani și, motivat, ori de câte ori se impune, în condițiile legii.

(4) Verificarea activității centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, a școlilor de conducători auto, precum și verificarea îndeplinirii condițiilor care au stat la baza eliberării autorizațiilor se efectuează la sediul acestora, iar în cazul instructorilor auto autorizați, la sediul școlilor de conducători auto cu care aceștia colaborează pentru efectuarea pregătirii practice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, cel puțin o dată la 2 ani și, motivat, ori de câte ori se impune, în condițiile legii.

(5) Verificarea activității operatorilor economici care desfășoară activități conexe transportului rutier, precum și verificarea îndeplinirii condițiilor care au stat la baza eliberării licenței pentru activități conexe transportului rutier se efectuează la sediul acestora cel puțin o dată la 2 ani și, motivat, ori de câte ori se impune, în condițiile legii.

(6) Verificarea activității furnizorilor de bunuri divizibile se efectuează cel puțin o dată la 2 ani și, motivat, ori de câte ori se impune, în condițiile legii.

(7) Verificarea activității beneficiarilor de bunuri divizibile se efectuează motivat, ori de câte ori se impune, în condițiile legii.

(8) Verificarea activității operatorilor de transport/întreprinderilor de transport în cont propriu/întreprinderilor autorizate se efectuează și în cazul în care aceștia/acestea prezintă risc crescut, conform art. 12 din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului.

(9) Verificările prevăzute la alin. (3)-(7) se pot efectua și în cazul în care se constată încălcări foarte grave sau repetate a reglementărilor în vigoare în activitatea operatorilor de transport rutier/întreprinderilor de transport rutier în cont propriu/întreprinderilor autorizate/operatorilor economici care desfășoară activități conexe transportului

rutier/furnizorilor și beneficiarilor de bunuri divizibile/centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere/școlilor de conducători auto/instructorilor auto autorizați.

Art. 10 a fost modificat de pct. 3 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Articolul 11

(1) În vederea efectuării controlului la sediu, inspectoratul regional în a cărui rază se găsește sediul va notifica în scris operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu/întreprinderii autorizate /operatorului economic care desfășoară activități conexe transportului rutier/furnizorului și beneficiarului de bunuri divizibile/centrului de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere/școlii de conducători auto, iar în cazul instructorului auto autorizat, va notifica în scris acestuia și școlii de conducători auto cu care acesta colaborează pentru efectuarea pregătirii practice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, data și ora la care urmează să se efectueze controlul, cu excepția cazului în care controlul se impune a fi efectuat într-un termen foarte scurt, în condițiile prevăzute de reglementările în vigoare.

(2) Operatorul de transport rutier/întreprinderea de transport rutier în cont propriu/întreprinderea autorizată /operatorul economic care desfășoară activități conexe transportului rutier/furnizorul și beneficiarul de bunuri divizibile/centrul de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere/școala de conducători auto/instructorul auto autorizat, după caz, confirmă în scris inspectoratului regional care a emis notificarea privind disponibilitatea de a fi prezent, prin managerul de transport, administrator sau orice reprezentant legal, la efectuarea controlului în data respectivă.

(3) În cazul în care în confirmarea scrisă prevăzută la alin. (2) se menționează că nu se poate efectua controlul în data propusă, inspectoratul regional transmite o nouă notificare scrisă, prin poștă cu confirmare de primire, în care se va comunica o altă dată pentru efectuarea controlului.

(4) În cazul în care notificarea prevăzută la alin. (3) nu este primită, aceasta va fi afișată la sediul unde operatorul de transport rutier/întreprinderea de transport rutier în cont propriu/întreprinderea autorizată/operatorul economic care desfășoară activități conexe transportului rutier/furnizorul și beneficiarul de bunuri divizibile/centrul de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere/școala de conducători auto/instructorul auto autorizat își desfășoară activitatea.

(5) La data stabilită în notificare, echipajul de control se va deplasa la sediul operatorului de transport rutier /întreprinderii de transport rutier în cont propriu/întreprinderii autorizate/operatorului economic care desfășoară activități conexe transportului rutier/furnizorului și beneficiarului de bunuri divizibile/centrului de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere/școlii de conducători auto notificat /notificate, iar în cazul instructorului auto autorizat, la sediul școlii de conducători auto cu care acesta colaborează pentru efectuarea pregătirii practice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, pentru efectuarea controlului.

(6) În cazul în care controlul prevăzut la alin. (5) este obstrucționat sau nu poate fi efectuat din cauze imputabile operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu/întreprinderii autorizate/operatorului economic care desfășoară activități conexe transportului rutier/furnizorului și beneficiarului de bunuri divizibile /centrului de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere/școlii de conducători auto/instructorului auto autorizat notificat/notificate, inspectorii aplică sancțiunile și măsurile corespunzătoare prevăzute de legislația în vigoare.

(7) Operatorii de transport rutier/întreprinderile de transport rutier în cont propriu/întreprinderile autorizate /operatorii economici care desfășoară activități conexe transportului rutier/furnizorii și beneficiarii de bunuri divizibile/centrele de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere/școlile de conducători auto pot fi controlați/controlate la sediu, iar în cazul instructorilor auto autorizați, la sediul școlilor de conducători auto cu care aceștia colaborează pentru efectuarea pregătirii practice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, în timpul programului de lucru, fără notificarea scrisă a acestora potrivit prevederilor alin. (1).

Art. 11 a fost modificat de art. III din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016 prin înlocuirea sintagmei "inspectorat teritorial" cu sintagma "inspectorat regional".

Articolul 12

(1) Controlul la sediu se finalizează prin întocmirea unei note de constatare/raport, după caz, conform reglementărilor în vigoare, ale cărei/cărui model și conținut se stabilesc de către I.S.C.T.R.

Alin. (1) al art. 12 a fost modificat de pct. 5 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

(2) Sancțiunile contravenționale, sancțiunile complementare și/sau măsurile administrative, după caz, se aplică pe baza unei note de constatare/raport.

Alin. (2) al art. 12 a fost modificat de pct. 5 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

(3) I.S.C.T.R. va păstra evidența centralizată, într-un sistem informatic, a tuturor controalelor efectuate de inspectoratele regionale.

Alin. (3) al art. 12 a fost modificat de art. III din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016 prin înlocuirea sintagmei "inspectorat teritorial" cu sintagma "inspectorat regional".

Secțiunea a 3-a

Oprirea vehiculelor și semnalele inspectorului

Articolul 13

În exercitarea atribuțiilor de serviciu, inspectorii au dreptul să oprească:

- a)** orice vehicul rutier utilizat la efectuarea transporturilor rutiere, inclusiv vehiculele înmatriculate în alte state, cu excepția vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri a căror masă totală maximă autorizată, inclusiv remorca sau semiremorca, nu depășește 3,5 tone și a autovehiculelor destinate transportului de persoane, care prin construcție și echipare au cel mult 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto;
- b)** mașinile autopropulsate pentru lucrări care circulă pe drumurile publice, precum și pentru vehiculele rutiere utilizate la tipurile de transport prevăzute la art. 11 lit. b), c), j), k), l), m) și [art. 19 lit. a\), b\), h\), i\), j\) și k\) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011](#) privind transporturile rutiere, pentru efectuarea controlului privind respectarea reglementărilor în vigoare privind masele și dimensiunile maxime admise/autorizate;
- c)** orice autovehicul utilizat la activitatea de pregătire practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere.

Articolul 14

(1) În timpul exercitării atribuțiilor de inspecție și control în trafic, inspectorii au obligația respectării prevederilor legale privind oprirea vehiculelor.

(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), în cazul controlului efectuat pe autostrăzi, inspectorii nu pot opri vehiculele din poziție statică.

Articolul 15

Inspectorii pot opri vehiculele, semnalizând regulamentar din poziția statică sau din autovehiculul din dotare aflat în mers, în același mod ca și polițiștii rutieri.

Articolul 16

Semnalele inspectorului au următoarele semnificații:

- a)** brațul ridicat vertical semnifică "atenție, oprire" pentru participanții la trafic care se apropie, cu excepția acelor care nu ar mai putea opri în condiții de siguranță;
- b)** brațul sau brațele întinse orizontal semnifică "oprire" pentru participanții la trafic care circulă în sensul de mers din fața inspectorului de trafic în direcția intersectată de brațul sau brațele întinse;
- c)** balansarea cu brațul, pe verticală, a unui dispozitiv cu lumină roșie ori a bastonului reflectorizant pe timp de noapte semnifică "oprire" pentru participanții la trafic spre care este îndreptat.

Articolul 17

(1) Inspectorii trebuie să fie echipați și plasați astfel încât să poată fi observați și recunoscuți cu ușurință de către participanții la trafic atunci când adresează acestora semnale de oprire.

(2) Semnalele se execută pe timpul zilei cu brațul sau cu bastonul reflectorizant, iar pe timpul nopții numai cu bastoane iluminate.

Alin. (2) al art. 17 a fost modificat de pct. 3 al art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

Articolul 18

Pentru oprirea unui vehicul aflat în mers, inspectorul aflat în vehiculul cu inscripția I.S.C.T.R. se va deplasa în fața vehiculului ce urmează a fi oprit și va pune în funcțiune dispozitivele luminoase cu mesaje variabile și/sau va semnaliza regulamentar cu bastonul reflectorizant/iluminat.

Art. 18 a fost modificat de pct. 4 al [art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

Articolul 19

(1) Conducătorii auto ai vehiculelor utilizate la efectuarea operațiunilor de transport rutier și la pregătirea practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere au obligația să oprească la semnalele adresate în acest sens de inspector.

(2) Oprirea vehiculului se face în afara părții carosabile, în locul indicat de inspector, loc unde este permisă oprirea, staționarea sau parcarea pe drumurile publice, conform prevederilor legale în vigoare.

Articolul 20

Conducătorii auto au obligația să respecte semnificația mesajelor care le sunt adresate cu ajutorul dispozitivului de semnalizare de culoare roșie cu mesaje variabile din dotarea vehiculului inspectorilor.

Articolul 21

Neoprirea la semnalul inspectorului și sustragerea de la efectuarea controlului în trafic se sancționează în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Articolul 22

Operatorii de transport rutier, întreprinderile de transport rutier în cont propriu, întreprinderile autorizate și școlile de conducători auto instruiesc conducătorii auto/instructorii auto utilizați privind obligația respectării semnalelor inspectorilor și a instrucțiunilor afișate cu ajutorul dispozitivului de semnalizare luminoasă cu mesaje variabile de culoare roșie din dotarea autovehiculelor de control ale I.S.C.T.R.

Art. 22 a fost modificat de pct. 6 al [art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016](#) publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Secțiunea a 4-a Controlul tehnic în trafic al vehiculelor rutiere

Articolul 23

(1) Prezenta secțiune stabilește cerințele aplicate la efectuarea controalelor tehnice în trafic ale vehiculelor comerciale care circulă pe drumurile publice din România cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km /h, aparținând următoarelor categorii:

- a) autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au, în afara locului pe scaunul conducătorului auto, mai mult de opt locuri pe scaune - categoriile M_2 și M_3;
- b) autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone - categoriile N_2 și N_3;
- c) remorci și semiremorci concepute și construite pentru transportul de mărfuri sau persoane, precum și pentru cazarea persoanelor și cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone - categoriile O3 și O4;
- d) tractoare cu roți cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h;
- e) ansambluri de vehicule cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, formate din autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mică de 3,5 tone - categoria N1 și o remorcă sau semiremorcă din categoria O.

La data de 20-05-2018 Articolul 23 din Secțiunea a 4-a a fost modificat de Punctul 1, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 24

În cuprinsul prezentelor norme metodologice se utilizează următoarele abrevieri:

- a) R.A.R. - "Registrul Auto Român" - R.A.;
- b) CTT - controlul tehnic în trafic;
- c) ITP - inspecția tehnică periodică;
- d) ITPI - inspecția tehnică periodică internațională;
- e) RNTR 1 - Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică RNTR 1, aprobate prin [Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133 /2005](#), cu modificările ulterioare;
- f) RNTR 2 - Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, aprobate prin [Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003](#), cu modificările și completările ulterioare.

Articolul 25

În sensul reglementărilor prezentei secțiuni, termenii de mai jos au următoarele înțelesuri:

- a) «vehicul» înseamnă orice autovehicul care nu circulă pe șine, remorca sau semiremorca sa;
- b) «autovehicul» înseamnă orice vehicul cu motor și pe roți care se deplasează prin propriile mijloace cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;
- c) «remorcă» înseamnă orice vehicul cu roți și fără autopropulsie, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;
- d) «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;
- e) «încărcătură» înseamnă toate bunurile care ar fi în mod normal plasate în sau pe partea de vehicul destinată să transporte o sarcină și care nu sunt fixate permanent pe acesta, inclusiv obiectele din dispozitive de transport, cum ar fi lăzile, cutiile mobile sau containerele, plasate pe vehicule;
- f) «vehicul comercial» înseamnă un autovehicul împreună cu remorca sau semiremorca sa, utilizat în principal pentru transportul de mărfuri sau de pasageri în scopuri comerciale, precum transportul pentru terți și în contul terților sau transport pe cont propriu sau în alte scopuri profesionale;
- g) «vehicul înmatriculat într-un stat membru» înseamnă un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru;
- h) «deținător al unui certificat de înmatriculare» înseamnă persoana fizică sau juridică pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;
- i) «întreprindere» înseamnă o întreprindere astfel cum este definită la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009;
- j) «control tehnic în trafic» înseamnă un control tehnic inopinat al vehiculelor comerciale efectuat de I.S.C.T.R.;
- k) «drum public» înseamnă un drum de utilitate publică generală, precum drumurile locale, regionale sau naționale, șoselele, drumurile expres sau autostrăzile;
- l) «inspecție tehnică» înseamnă o inspecție în conformitate cu RNTR 1;
- m) «certificat de inspecție tehnică periodică» înseamnă un raport al inspecției tehnice periodice eliberat de autoritatea competentă în domeniul ITP sau de o stație de inspecție tehnică periodică, care conține rezultatul inspecției tehnice periodice; în România, autoritatea competentă în sensul acestei definiții este R.A.R.;
- n) «autoritate competentă» înseamnă o autoritate sau un organism public abilitat de un stat membru de a fi responsabil cu administrarea sistemului de control tehnic în trafic, inclusiv, dacă este cazul, cu efectuarea unor astfel de controale; în România, pentru controlul tehnic al vehiculelor ce fac obiectul prezentului ordin de ministru autoritatea competentă este I.S.C.T.R.;
- o) «inspector» înseamnă o persoană autorizată să efectueze controale tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate;
- p) «deficiențe» se referă la defecțiuni tehnice și alte situații de neconformitate constatate în timpul unui control tehnic în trafic;
- q) «control tehnic în trafic concertat» înseamnă un control tehnic în trafic întreprins în comun de autoritățile competente din două sau mai multe state membre;
- r) «operator» înseamnă o persoană fizică sau juridică care exploatează vehiculul în calitate de proprietar sau este autorizat să exploateze vehiculul de către proprietarul acestuia;
- s) «unitate mobilă de control» înseamnă un sistem transportabil de echipamente de inspecție necesare pentru efectuarea de controale tehnice în trafic mai detaliate, operat de inspecții competenți pentru a realiza controale tehnice în trafic mai detaliate;
- t) «facilitate de control tehnic în trafic desemnată» înseamnă o zonă fixă pentru efectuarea controalelor tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate care poate fi echipată și cu echipamente de inspecție instalate permanent;
- u) «Acordul de la Viena» înseamnă Acordul privind adoptarea de condiții uniforme pentru inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor rutiere și recunoașterea reciprocă a acestor inspecții, încheiat la Viena la 13 noiembrie 1997, ratificat de România prin Ordonanța Guvernului nr. 76/1998, aprobată prin Legea nr. 7/1999;
- v) «inspecția tehnică periodică internațională» reprezintă controlul conformității vehiculelor înmatriculate în alte state cu cerințele tehnice referitoare la inspecția tehnică periodică internațională, prevăzute în regulile anexate la Acordul de la Viena.

La data de 20-05-2018 Articolul 25 din Secțiunea a 4-a a fost modificat de Punctul 2, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 26

- (1) CTT include controale tehnice în trafic inițiale și controale tehnice în trafic mai detaliate.
- (2) Pentru efectuarea CTT, reprezentanții întreprinderilor și conducătorii auto cooperează cu inspectorii și oferă acces la vehicul, la piesele acestuia și la întreaga documentație relevantă în scopul efectuării controlului.
- (3) Aparatura utilizată la efectuarea CTT trebuie să îndeplinească condițiile precizate în RNTR 1.

(4) Certificatul de inspecție tehnică periodică aferent celei mai recente inspecții tehnice periodice sau o copie a acestuia sau, în cazul unui certificat de inspecție tehnică electronic, o copie certificată a certificatului sau un original al acestuia și raportul întocmit cu ocazia celui mai recent control tehnic în trafic trebuie să fie păstrate la bordul vehiculului.

La data de 20-05-2018 Articolul 26 din Secțiunea a 4-a a fost modificat de Punctul 3, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 27

(1) Pentru vehiculele menționate la art. 23 alin. (1) lit. a) - c) numărul total de controale tehnice în trafic inițiale în Uniunea Europeană în fiecare an calendaristic corespunde unei proporții de cel puțin 5% din numărul total al acestor vehicule care sunt înmatriculate în statele membre.

(2) I.S.C.T.R. depune eforturi pentru a efectua un număr adecvat de controale tehnice în trafic inițiale, proporțional cu numărul total de astfel de vehicule care sunt înmatriculate în România, astfel încât la nivelul Uniunii Europene să fie îndeplinite prevederile alin. (1).

La data de 20-05-2018 Articolul 27 din Secțiunea a 4-a a fost modificat de Punctul 4, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 28

(1) Până la data de 20 mai 2019 I.S.C.T.R. introduce vehiculele pentru care a fost efectuat CTT în sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc, prevăzut la art. 15 din Normele metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.058/2007, cu modificările și completările ulterioare, prin raportarea informațiilor privind numărul și gravitatea deficiențelor, stabilite în anexele nr. 1b), 1c) și/sau 1d), constatate la vehicule verificate. Pentru a atribui fiecărei întreprinderi și fiecărui vehicul un profil de risc se vor utiliza criteriile stabilite în anexa nr. 1a).

(2) Aceste informații se utilizează pentru verificarea mai riguroasă și mai frecventă a întreprinderilor și vehiculelor cu un grad de risc ridicat. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc este administrat de I.S.C.T.R.

(3) În vederea clasificării pe grade de risc conform alin. (1) se utilizează și informațiile primite de la alte state membre ale Uniunii Europene referitoare la CTT.

La data de 20-05-2018 Articolul 28 din Secțiunea a 4-a a fost modificat de Punctul 5, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 29

(1) În vederea efectuării unui CTT inițial, inspectorii pot alege cu prioritate vehiculele exploatate de întreprinderi cu un profil de risc ridicat sau vehicule clasificate cu un profil de risc ridicat, în conformitate cu art. 16 din Normele metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.058/2007, cu modificările și completările ulterioare. Vehiculele pot fi selectate pentru control și aleatoriu sau atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră sau pentru mediu.

(2) Selectarea vehiculelor pentru CTT se efectuează fără discriminare bazată pe considerente care țin de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare ori de punerea în circulație a vehiculului, ținându-se seama de necesitatea reducerii la minimum a costurilor și întâzierilor provocate conducătorilor auto și/sau operatorilor economici.

(3) Atunci când efectuează un control tehnic în trafic, inspectorul nu trebuie să intre în niciun conflict de interese care ar putea influența imparțialitatea și obiectivitatea deciziilor sale.

(4) Salarizarea inspectorilor nu este direct legată de rezultatele controalelor tehnice în trafic inițiale sau mai detaliate.

(5) Controalele tehnice în trafic mai detaliate, realizate în facilități de control tehnic în trafic desemnate sau prin utilizarea unităților mobile de control, sunt efectuate de inspectorii atestați conform prevederilor RNTR 1.

La data de 20-05-2018 Articolul 29 din Secțiunea a 4-a a fost modificat de Punctul 6, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 30

(1) Vehiculele selectate în conformitate cu art. 29 sunt supuse unui control tehnic în trafic inițial. La fiecare control tehnic în trafic inițial al unui vehicul, inspectorul:

a) verifică cel mai recent certificat de inspecție tehnică periodică și cel mai recent raport de control tehnic în trafic, dacă sunt disponibile, păstrate la bord. Inspectorii pot accepta dovezi electronice ale unor astfel de inspecții, atunci când informații în acest sens sunt accesibile. Pentru vehiculele înmatriculate în celelalte state

care au ratificat Acordul de la Viena, cu excepția statelor membre ale Uniunii Europene, este obligatorie prezentarea certificatului de ITPI, cu excepția cazului în care în statul respectiv este utilizat certificatul național de inspecție tehnică periodică în locul certificatului de ITPI;

b) efectuează o evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului;

c) poate efectua o evaluare vizuală a arimării încărcăturii vehiculului în conformitate cu prevederile legale în vigoare;

d) poate efectua verificări tehnice prin orice metodă pe care o consideră adecvată. Aceste verificări tehnice se pot efectua pentru a justifica o decizie de a supune vehiculul unui control tehnic în trafic mai detaliat sau de a solicita ca deficiențele să fie remediate fără întârziere în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(2) Inspectorul verifică dacă toate deficiențele indicate în raportul de control tehnic în trafic anterior au fost remediate.

(3) În cazul în care un certificat de inspecție tehnică periodică sau un raport de control tehnic în trafic demonstrează că în cursul ultimelor trei luni a fost controlat unul dintre elementele enumerate în anexa nr. 1b), inspectorul nu controlează elementul respectiv, cu excepția cazurilor în care un astfel de control este justificat de existența unei deficiențe evidente.

(4) Pe baza rezultatului inspecției inițiale, inspectorul decide dacă vehiculul sau remorca, respectiv semiremorca acestuia ar trebui supuse unui control tehnic în trafic mai detaliat.

(5) Un control tehnic în trafic mai detaliat se efectuează cu ajutorul unei unități mobile de control, al unei facilități de control tehnic în trafic desemnate sau într-o stație de inspecție tehnică autorizată ori într-o reprezentanță R.A.R.

(6) Dacă un control mai detaliat urmează să fie efectuat într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori într-o reprezentanță R.A.R. sau într-o facilitate de control tehnic în trafic desemnată, acesta trebuie efectuat cât mai curând posibil, în una dintre cele mai apropiate stații sau reprezentanțe sau în una dintre cele mai apropiate facilități de control tehnic în trafic desemnate.

(7) Unitățile mobile de control și facilitățile de control tehnic în trafic desemnate includ echipamente adecvate pentru efectuarea unui control tehnic în trafic mai detaliat, printre care echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a eficienței frânării, a direcției, a suspensiei și a elementelor poluante ale vehiculului, după caz. Atunci când unitățile mobile de control sau facilitățile de control tehnic în trafic desemnate nu includ echipamente necesare pentru verificarea unui element indicat la controlul inițial, vehiculul este trimis la o facilitate de control sau într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori într-o reprezentanță R.A.R. la care se poate efectua o verificare detaliată a elementului respectiv.

(8) Un control tehnic în trafic mai detaliat acoperă elementele enumerate în anexa nr. 1b) care sunt considerate necesare și relevante, având în vedere în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a jantelor, a șasiului și a elementelor poluante și metodele recomandate aplicabile verificării acelor elemente.

(9) În vederea efectuării unei inspecții mai detaliate într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori într-o reprezentanță R.A.R., echipajul de control al I.S.C.T.R. va însoți vehiculul care face obiectul controlului la stația de inspecție tehnică periodică autorizată ori la reprezentanța R.A.R. situată în apropiere.

(10) Conducătorul auto are obligația să deplaseze vehiculul care face obiectul controlului, însoțit de echipajul de control al I.S.C.T.R., la stația de inspecție tehnică periodică autorizată ori la reprezentanța R.A.R., în vederea efectuării unui control mai detaliat.

(11) Echipajul de control al I.S.C.T.R. va solicita stației de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanței R.A.R. efectuarea unui control mai detaliat în conformitate cu procedura de inspecție tehnică periodică prevăzută în RNTR 1.

(12) În cazul în care, în urma unui control mai detaliat, efectuat într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanță R.A.R., au fost identificate deficiențe, utilizatorul vehiculului trebuie să plătească stației de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanței R.A.R. contravaloarea verificărilor respective.

(13) În cazul în care, în urma unui control mai detaliat, efectuat într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanță R.A.R., nu au fost identificate deficiențe, I.S.C.T.R. plătește stației de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanței R.A.R. contravaloarea verificărilor respective.

La data de 20-05-2018 Articolul 30 din Secțiunea a 4-a a fost modificat de Punctul 7, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 31

Abrogat.

Art. 31 a fost abrogat de pct. 9 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Articolul 32

(1) Pentru fiecare element care urmează să fie inspectat în timpul CTT trebuie utilizate lista posibilelor deficiențe și a gradului lor de gravitate și planul de operațiuni, prevăzute în anexa nr. 1b).

(2) În cazul vehiculelor pentru care este necesar certificat de agreare pentru transportul anumitor mărfuri periculoase, inspectorul poate proceda și la efectuarea verificărilor suplimentare prevăzute în anexa nr. 1c).

(3) Deficiențele identificate pe parcursul controalelor tehnice în trafic ale vehiculelor se clasifică în una dintre următoarele categorii:

a) deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau nu au impact asupra mediului și alte neconformități minore;

b) deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului, să îi pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic sau alte neconformități mai importante;

c) deficiențe periculoase care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau au un impact asupra mediului.

(4) Un vehicul care prezintă deficiențe care se încadrează în mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele menționate la alin. (3) este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la aceleași aspecte verificate, astfel cum sunt definite în domeniul de aplicare al controalelor menționate la punctul 1 din anexa nr. 1b), poate fi clasificat în categoria următoare de gravitate a deficiențelor, dacă se consideră că efectul combinat al acestor deficiențe generează un risc mai mare la adresa siguranței rutiere.

La data de 20-05-2018 Articolul 32 din Secțiunea a 4-a a fost modificat de Punctul 8, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 32¹

(1) În cursul unui control tehnic în trafic, un vehicul poate fi supus unui control al arimării încărcăturii sale în conformitate cu anexa nr. 1d), pentru a se asigura că încărcătura este arimată astfel încât să nu afecteze condusul în condiții de siguranță sau să nu reprezinte o amenințare pentru viață, sănătate, bunuri sau mediu. Pot fi efectuate controale pentru a se verifica dacă în cursul tuturor manevrelor executate în cursul exploatării vehiculului, inclusiv în cazul situațiilor de urgență sau al manevrelor de pornire în pantă:

a) poziția încărcăturilor unele față de altele ori față de pereții vehiculului sau de alte suprafețe ale acestuia se poate modifica doar într-o măsură minimă; și

b) încărcăturile nu pot să părăsească spațiul destinat mărfurilor sau să se deplaseze în afara suprafeței de încărcare.

(2) Fără a aduce atingere cerințelor aplicabile transportului anumitor categorii de bunuri, precum cele vizate de Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), arimarea încărcăturii și controlul arimării încărcăturii, se pot efectua în conformitate cu principiile și, după caz, cu standardele stipulate în secțiunea I din anexa nr. 1d). Se poate utiliza cea mai recentă versiune a standardelor stipulate în secțiunea I punctul 5 din anexa nr. 1d).

(3) Pentru verificarea respectării regulilor privind arimarea încărcăturii, inspectorii din cadrul I.S.C.T.R. beneficiază de pregătire adecvată în acest sens. Pregătirea se poate efectua cu formatori interni și/sau externi.

La data de 20-05-2018 Secțiunea a 4-a a fost completată de Punctul 9, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 32²

(1) Pentru fiecare control tehnic în trafic inițial sau detaliat se întocmește un raport, al cărui model este prevăzut în anexa nr. 1d).

(2) Inspectorul completează rubricile raportului de control tehnic în trafic referitoare la vehiculul inspectat, iar la rubrica privind punctele verificate marchează punctele care au fost verificate în conformitate cu planul de operațiuni.

(3) Raportul de control tehnic se întocmește în două exemplare, unul pentru inspector, iar celălalt pentru conducătorul auto; în cazul în care acesta refuză primirea, iar în urma CTT au fost constatate defecțiuni, acesta se comunică contravenientului.

(4) Informațiile rezultate în urma completării raportului de control tehnic în trafic sunt stocate în baza de date a ISCTR pentru o perioadă de minimum 36 de luni de la data efectuării controlului.

(5) Dacă în urma controlului tehnic în trafic și/sau a verificării arimării încărcăturii rezultă deficiențe, inspectorul aplică sancțiunile și măsurile corespunzătoare, potrivit prevederilor legale în vigoare.

(6) În cazul anulării inspecției tehnice periodice a unui vehicul rutier care prezintă defecțiuni tehnice periculoase sau defecțiuni tehnice majore, inspectorii emit un document care dă dreptul contravenientului să se deplaseze pe drumurile publice pentru o perioadă de 24 de ore de la data emiterii, în vederea obținerii unei noi inspecții tehnice periodice. În cazul anulării inspecției tehnice periodice a unui vehicul rutier care prezintă defecțiuni tehnice periculoase, documentul se emite după încetarea măsurii de imobilizare.

(7) Modelul și conținutul documentului prevăzut la alin. (6) se stabilesc de către I.S.C.T.R. Un exemplar al documentului se înmânează conducătorului auto sub semnătură.

(8) Costurile rezultate prin aplicarea măsurilor impuse de controlul tehnic în trafic sunt suportate de contravenient, vehiculul, marfa și persoanele transportate aflându-se sub răspunderea juridică a acestuia, care este responsabil și pentru eventualele pierderi cauzate terților, conform legii.

La data de 20-05-2018 Secțiunea a 4-a a fost completată de Punctul 9, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 32[^]3

(1) I.S.C.T.R. reprezintă punctul de contact care:

a) asigură coordonarea cu punctele de contact desemnate de alte state membre ale Uniunii Europene în ceea ce privește acțiunile întreprinse în temeiul alin. (2);

b) asigură, după caz, orice alt schimb de informații și oferă asistență punctelor de contact ale altor state membre ale Uniunii Europene.

(2) Atunci când în cadrul unui control tehnic în trafic se identifică deficiențe majore sau periculoase sau deficiențe care duc la o restricționare sau la o interdicție de a utiliza vehiculul, la un vehicul care nu este înmatriculat în România, I.S.C.T.R. notifică rezultatele controlului respectiv punctului de contact din statul membru de înmatriculare a vehiculului. Această notificare conține elementele raportului de control tehnic în trafic, conform anexei nr. 1e), și este comunicată, de preferat, prin intermediul registrului electronic național prevăzut la art. 10 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare.

(3) I.S.C.T.R. realizează notificarea prevăzută la alin. (2) în conformitate cu normele detaliate privind procedurile de notificare a punctului de contact al statului membru de înmatriculare privind vehiculele care prezintă deficiențe majore sau periculoase, adoptate de Comisia Europeană în baza prevederilor art. 18 din Directiva 2014/47/UE.

(4) I.S.C.T.R. întreprinde anual, în mod regulat, activități de control tehnic în trafic concertate. Aceste activități pot fi combinate cu cele stabilite la art. 12 alin. (1) din Normele metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.058/2007, cu modificările și completările ulterioare.

La data de 20-05-2018 Secțiunea a 4-a a fost completată de Punctul 9, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Articolul 32[^]4

(1) R.A.R. comunică Comisiei Europene la fiecare 2 ani, înainte de 31 martie, datele colectate referitoare la ultimii doi ani calendaristici și la vehiculele controlate pe teritoriul național. Respectivele date indică:

a) numărul de vehicule controlate;

b) categoria de vehicule controlate;

c) țara de înmatriculare a fiecărui vehicul controlat;

d) în cazul controalelor mai detaliate, părțile verificate și elementele cu deficiențe, în conformitate cu pct. 10 din anexa nr. 1e).

(2) În acest scop, I.S.C.T.R. transmite R.A.R. la fiecare 2 ani, înainte de data de 15 februarie, datele colectate privind controalele tehnice în trafic pentru cei 2 ani precedenți, prevăzute la alin. (1), în formatul stabilit prin normele detaliate adoptate de Comisia Europeană, potrivit art. 20 alin. (2) din Directiva 2014/47/UE. Până la adoptarea de către Comisie a normelor detaliate se utilizează formularul standard de raportare prevăzut în anexa nr. 1f).

(3) În cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru al Uniunii Europene care a constatat defecțiuni majore și/sau periculoase la un vehicul utilitar înmatriculat în România a solicitat I.S.C.T.R. să ia măsuri împotriva contravenientului, I.S.C.T.R. va comunica autorității respective măsurile luate. În acest scop, I.S.C.T.R. comunică R.A.R. datele privind vehiculele respective. R.A.R. ia măsurile prevăzute de legislația în vigoare, pe care le comunică I.S.C.T.R.

(4) În scopul monitorizării activității stațiilor ITP și a inspectorilor tehnici, I.S.C.T.R. pune la dispoziția R.A.R. informații privind vehiculele rutiere la care au fost constatate defecțiuni majore și/sau periculoase.

La data de 20-05-2018 Secțiunea a 4-a a fost completată de Punctul 9, Articolul I din ORDINUL nr. 601 din 31 mai 2017, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 455 din 19 iunie 2017

Secțiunea a 5-a

Controlul respectării maselor și/sau dimensiunilor maxime admise, precum și a prevederilor privind desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise

Articolul 33

(1) Controlul privind respectarea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise, precum și a prevederilor privind desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise se realizează de către inspectori în conformitate cu prevederile [Ordonanței Guvernului nr. 43/1997](#) privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale Normelor privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise, prevăzute în [Ordonanța Guvernului nr. 43/1997](#) privind regimul drumurilor, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului administrației și internelor nr. 356/107/2010.

(2) Controlul prevăzut la alin. (1) are ca scop verificarea de către inspectori a următoarelor:

- a) respectarea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise ale vehiculelor rutiere, precum și a condițiilor de desfășurare a circulației vehiculelor cu depășiri;
- b) existența și valabilitatea autorizației speciale de transport, precum și respectarea condițiilor de desfășurare a transportului, stabilite prin aceasta;
- c) achitarea tarifelor datorate administratorilor drumurilor publice;
- d) existența dotării cu mijloace suplimentare de semnalizare a vehiculelor cu depășiri și funcționarea acestora;
- e) efectuarea însoțirii vehiculelor cu depășiri de către personal specializat cu autovehicule de însoțire aparținând operatorilor economici specializați și/sau de către echipaje de poliție rutieră, precum și respectarea condițiilor de desfășurare a acestei activități;
- f) existența dotării obligatorii a autovehiculelor de însoțire și funcționarea acesteia;
- g) respectarea restricțiilor de circulație, permanente sau temporare, instituite pe drumurile publice.

(3) Controlul vehiculelor prevăzute la alin. (1) se va desfășura preponderent pe sectoarele de drum cu trafic greu și foarte greu, cu orientare asupra zonelor în care există exploatarea miniere, petroliere, forestiere, agricole, de balastieră sau de carieră, șantiere de construcții ori alte obiective industriale.

Articolul 34

(1) În vederea controlului privind respectarea maselor pe axe și totale maxime admise/autorizate și a dimensiunilor maxime admise ale vehiculelor rutiere, inspectori vor stabili:

- a) masele pe axe ale vehiculului, prin cântărire;
- b) masa totală a vehiculului, prin însumarea maselor pe axe rezultate în urma cântăririi sau din documentele de transport, după caz;
- c) dimensiunile vehiculului, prin măsurare sau din documentele de transport, după caz.

(2) Stabilirea, prin cântărire, a maselor pe axe și totale se realizează de către inspectori cu echipamente de cântărire a vehiculelor rutiere care respectă condițiile de funcționare stabilite în conformitate cu prevederile metrologice în vigoare și de furnizorul sau producătorul acestora, după caz.

Articolul 35

Conducătorii auto deplasează și manevrează vehiculul rutier care face obiectul cântăririi/măsurării conform indicațiilor inspectorului.

Articolul 36

(1) Ca urmare a stabilirii, prin cântărire, a maselor pe axe și a masei totale ale vehiculului rutier, se eliberează prin intermediul echipamentului de cântărire un tichet de cântar în dublu exemplar.

Alin. (1) al art. 36 a fost modificat de pct. 5 al [art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

(2) Tichetul de cântar se semnează și se ștampilează de către inspector.

Articolul 37

(1) Ca urmare a stabilirii, prin cântărire, a maselor pe axe și a masei totale ale vehiculului rutier, un exemplar al tichetului de cântar se înmânează conducătorului auto sub semnătură.

(2) În cazul constatării contravențiilor privind circulația vehiculelor cu depășiri ale maselor pe axe sau totale maxime admise/autorizate ori a celor înscrise în autorizația specială de transport (AST) sau privind condițiile de desfășurare a acestor transporturi, inspectorul aplică sancțiunile contravenționale și măsurile corespunzătoare, potrivit prevederilor legale în vigoare.

Alin. (2) al art. 37 a fost modificat de pct. 10 al [art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016](#) publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Art. 37 a fost modificat de pct. 6 al art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

Articolul 38

(1) Odată cu aplicarea sancțiunilor contravenționale corespunzătoare, în cazurile și în condițiile prevăzute de lege, inspectorul:

a) va imobiliza vehiculul și, dacă este cazul, procedează la ridicarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului/ deplasării;

b) va reține, în vederea suspendării, copia conformă a licenței de transport, copia conformă a licenței comunitare sau copia conformă a certificatului de transport în cont propriu, după caz;

Lit. b) a alin. (1) al art. 38 a fost modificată de pct. 7 al art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

c) va reține, în vederea suspendării sau până la îndeplinirea condițiilor legale pentru reluarea transportului, după caz, autorizația specială de transport, atestatul nominal al personalului specializat și/sau autorizația autovehiculului de însoțire a vehiculelor cu depășiri, alte avize și autorizații emise de administratorii drumurilor publice;

d) abrogată;

Lit. d) a alin. (1) al art. 38 a fost abrogată de pct. 11 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

e) abrogată;

Lit. e) a alin. (1) al art. 38 a fost abrogată de pct. 11 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

(2) Abrogat;

Alin. (2) al art. 38 a fost abrogat de pct. 11 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

(3) Abrogat;

Alin. (3) al art. 38 a fost abrogat de pct. 11 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Secțiunea a 5¹-a

Procedurile de retragere și de suspendare a licenței de transport/licenței comunitare, a copiei conforme a licenței de transport/copiei conforme a licenței comunitare, a certificatului de transport în cont propriu, a copiei conforme a certificatului de transport în cont propriu, a 10% din copiile conforme ale licenței de transport, ale licenței comunitare sau ale certificatului de transport în cont propriu, a licenței de traseu, a autorizației de transport internațional, a licenței pentru activități conexe transportului rutier, a autorizației școlii de conducători auto, a autorizației instructorului auto autorizat și a autorizației centrului de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere

Procedurile de retragere și de suspendare a licenței de transport/licenței comunitare, a copiei conforme a licenței de transport/licenței comunitare, a copiei conforme a certificatului de transport în cont propriu, a licenței de traseu, a autorizației de transport internațional, a licenței pentru activități conexe transportului rutier, a autorizației școlii de conducători auto, a autorizației instructorului auto, a autorizației centrului de pregătire, a atestatului instructorului auto, a atestatului de profesor de legislație rutieră și a atestatului/certificatului care atestă competența/calificarea profesională a conducătorului auto

Denumirea secțiunii a 5¹-a a fost modificată de pct. 12 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Secțiunea a 5¹-a a fost introdusă de pct. 8 al art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

Articolul 38¹

I.S.C.T.R. retrage sau suspendă, după caz, licența de transport/licența comunitară, copia conformă a licenței de transport/licenței comunitare, a certificatului de transport în cont propriu, licența de traseu, autorizația de transport internațional, licența pentru activități conexe transportului rutier, autorizația școlii de conducători auto, autorizația instructorului auto, autorizația centrului de pregătire, atestatul instructorului auto, atestatul de profesor de legislație rutieră și atestatul/ certificatul care atestă competența/calificarea profesională a conducătorului auto.

Art. 38¹ a fost modificat de pct. 13 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Articolul 38²

(1) În toate cazurile în care I.S.C.T.R. retrage documentele prevăzute la art. 38¹, titularul documentului retras nu mai poate solicita eliberarea unui nou document pentru o perioadă de 60 de zile de la data retragerii, dacă reglementările în vigoare nu prevăd altfel.

(2) I.S.C.T.R. suspendă documentele prevăzute la art. 38¹ pentru o perioadă de 30 de zile, dacă reglementările în vigoare nu prevăd altfel.

Art. 38² a fost modificat de pct. 14 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Articolul 38³

Documentele prevăzute la art. 38¹ suspendate se reacordă, la expirarea termenului de suspendare și/sau după remedierea cauzelor care au dus la aplicarea acestei măsuri, după caz, și după prezentarea documentului de plată, către autoritatea emitentă, a tarifului aferent pentru eliberare.

Art. 38³ a fost introdus de pct. 8 al art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

Articolul 38⁴

(1) I.S.C.T.R. comunică decizia motivată de retragere sau suspendare a documentelor prevăzute la art. 38¹ către autoritatea emitentă a documentului retras/suspendat, cu excepția atestatului/certificatului care atestă competența/ calificarea profesională, în prima zi lucrătoare după data comunicării deciziei către titularul documentului retras/suspendat.

(2) I.S.C.T.R. comunică decizia motivată de retragere sau suspendare a atestatului/certificatului care atestă competența/calificarea profesională a conducătorului auto către autoritatea emitentă și angajatorul conducătorului auto, în prima zi lucrătoare după data comunicării deciziei către titularul documentului retras/suspendat.

(3) Odată cu retragerea sau suspendarea unuia dintre documentele prevăzute la art. 38¹, toate documentele eliberate de către autoritatea emitentă în baza documentului retras devin nule, iar toate documentele eliberate de către autoritatea emitentă în baza documentului suspendat își pierd valabilitatea pe perioada suspendării acestuia.

Art. 38⁴ a fost modificat de pct. 15 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Articolul 38⁵

(1) Licența de transport, licența comunitară, certificatul de transport în cont propriu, licența pentru activități conexe transportului rutier, licența de traseu, autorizația de transport internațional, autorizația centrului de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, autorizația școlii de conducători auto sau autorizația instructorului auto autorizat se reține la sediul operatorului de transport rutier, al întreprinderii de transport rutier în cont propriu, al operatorului economic care desfășoară activități conexe transportului rutier, al centrului de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, al școlii de conducători auto sau, în cazul instructorului auto autorizat, la sediul școlii de conducători auto cu care acesta colaborează pentru efectuarea pregătirii practice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, după caz, de către inspectorii, în vederea suspendării/retragerii, în baza unui proces-verbal întocmit în două exemplare, unul pentru titularul documentului suspendat și unul pentru agentul constator.

Alin. (1) al art. 38⁵ a fost modificat de pct. 16 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

(2) În cazul în care reprezentantul legal/administratorul/ managerul de transport/orice alt reprezentant convențional al operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu/operatorului economic care desfășoară activități conexe transportului rutier/centrului de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere/școlii de conducători auto sau instructorul auto

autorizat refuză să semneze și/sau să primească un exemplar al procesului-verbal prevăzut la alin. (1), agentul constatator va consemna acest lucru în procesul-verbal.

(3) Copia conformă a licenței de transport, copia conformă a licenței comunitare și copia conformă a certificatului de transport în cont propriu se rețin și se suspendă/retrag în trafic de către inspectorii, în baza unui proces-verbal întocmit în două exemplare, unul pentru conducătorul auto și unul pentru agentul constatator.

Alin. (3) al art. 38⁵ a fost modificat de pct. 16 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

(4) În cazul în care conducătorul auto refuză se semneze și/sau să primească un exemplar al procesului-verbal prevăzut la alin. (3), agentul constatator va consemna acest lucru în procesul-verbal.

(4¹) Atestatul instructorului auto, atestatul de profesor de legislație rutieră și atestatul/certificatul care atestă competența/calificarea profesională a conducătorului auto se rețin și se suspendă/retrag pe loc, în baza unui proces-verbal întocmit în două exemplare, unul pentru titularul documentului și unul pentru agentul constatator.

Alin. (4¹) al art. 38⁵ a fost introdus de pct. 17 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

(4²) În cazul în care titularul documentelor de la alin. (4¹) refuză se semneze și/sau să primească un exemplar al procesului-verbal prevăzut la alin. (4¹), agentul constatator va consemna acest lucru în procesul-verbal.

Alin. (4²) al art. 38⁵ a fost introdus de pct. 17 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

(5) În cazul în care instructorul auto autorizat, reprezentantul legal/administratorul/managerul de transport/orice alt reprezentant convențional al operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu /operatorului economic care desfășoară activități conexe transportului rutier al școlii de conducători auto/centrului de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere refuză să predea inspectorului licența de transport, licența comunitară, certificatul de transport în cont propriu, licența pentru activități conexe transportului rutier, licența de traseu, autorizația de transport internațional sau autorizația, după caz, în vederea suspendării/retragerii, inspectoratul regional al I.S.C.T.R. în raza căruia își are sediul titularul documentului ce urmează a fi suspendat/retras solicită titularului să predea în termen de maximum 5 zile lucrătoare documentul în cauză.

Alin. (5) al art. 38⁵ a fost modificat de art. III din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016 prin înlocuirea sintagmei "inspectorat teritorial" cu sintagma "inspectorat regional".

(6) În cazul în care conducătorul auto refuză să predea inspectorului, în vederea suspendării/retragerii, copia conformă a licenței de transport, copia conformă a licenței comunitare sau copia conformă a certificatului de transport în cont propriu, inspectoratul regional al I.S.C.T.R. în raza căruia își are sediul titularul documentului ce urmează a fi suspendat/retras solicită titularului să predea în termen de maximum 5 zile lucrătoare documentul în cauză.

Alin. (6) al art. 38⁵ a fost modificat de art. III din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016 prin înlocuirea sintagmei "inspectorat teritorial" cu sintagma "inspectorat regional".

(7) În cazul în care titularul atestatului instructorului auto, atestatului de profesor de legislație rutieră și atestatului /certificatului care atestă competența/calificarea profesională a conducătorului auto refuză să predea inspectorului, în vederea suspendării/retragerii, oricare dintre aceste documente, inspectoratul regional al I.S.C.T.R. în raza căruia își are sediul titularul documentului ce urmează a fi suspendat solicită titularului să predea în termen de maximum 5 zile lucrătoare documentul în cauză.

Alin. (7) al art. 38⁵ a fost modificat de art. III din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016 prin înlocuirea sintagmei "inspectorat teritorial" cu sintagma "inspectorat regional".

(8) Abrogat.

Alin. (8) al art. 38⁵ a fost abrogat de pct. 18 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

(9) În cazul în care la expirarea termenului de 5 zile lucrătoare prevăzut la alin. (5)-(7) nu a fost predat documentul suspendat/documentul retras, I.S.C.T.R. aplică sancțiunile corespunzătoare prevăzute de reglementările în vigoare.

Alin. (9) al art. 38⁵ a fost modificat de pct. 16 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Art. 38⁵ a fost introdus de pct. 8 al art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

Articolul 38⁶

(1) Pe toată durata suspendării licenței de transport/licenței comunitare/certificatului de transport în cont propriu, operatorul de transport rutier sau întreprinderea de transport rutier în cont propriu, titulari ai documentului suspendat, nu poate efectua operațiuni de transport rutier ori transport rutier în cont propriu, după caz.

(2) Pe toată durata suspendării licenței pentru activități conexe transportului rutier, operatorul economic titular al licenței suspendate nu poate desfășura activități conexe transportului rutier.

(3) Pe toată durata suspendării autorizației, școala de conducători auto, instructorul auto autorizat sau centrul de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere titulară/titular a/al autorizației nu poate desfășura activități de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere sau activități de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, după caz.

(4) Pe toată durata suspendării atestatului instructorului auto, atestatului de profesor de legislație rutieră și atestatului/certificatului care atestă competența/calificarea profesională a conducătorului auto, titularul acestuia nu poate desfășura activități specifice funcției.

Alin. (4) al art. 38⁶ a fost introdus de pct. 19 al art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016 publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Art. 38⁶ a fost introdus de pct. 8 al art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

Articolul 38⁷

(1) Vehiculul pentru care copia conformă a licenței de transport, copia conformă a licenței comunitare sau copia conformă a certificatului de transport în cont propriu se suspendă în momentul controlului nu poate să continue operațiunea de transport.

(2) Inspectorul va înmâna conducătorului auto o dovadă prin care i se permite deplasarea vehiculului a cărui copie conformă a licenței de transport, copie conformă a licenței comunitare sau copie conformă a certificatului de transport în cont propriu a fost suspendată, fără încărcătură, de la locul controlului spre sediul social/punctul de lucru al operatorului de transport rutier/ întreprinderii de transport rutier în cont propriu care deține vehiculul respectiv/care este titular al documentului suspendat. Valabilitatea dovezii este de maximum 3 zile.

(3) Încărcătura vehiculului a cărui copie conformă a licenței de transport, copie conformă a licenței comunitare sau copie conformă a certificatului de transport în cont propriu a fost suspendată poate fi transportată numai cu un alt vehicul care îndeplinește condițiile legale.

Art. 38⁷ a fost introdus de pct. 8 al art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

Articolul 38⁸

(1) În cazurile și în condițiile prevăzute de legislația în vigoare, I.S.C.T.R. poate dispune, printr-o decizie motivată, suplimentar față de sancțiunea suspendării copiei conforme a licenței de transport, a licenței comunitare sau a certificatului de transport în cont propriu, una dintre următoarele măsuri:

a) suspendarea eliberării de atestate de conducător auto pentru operatorul de transport rutier/întreprinderea de transport rutier în cont propriu;

b) retragerea unuia sau mai multor atestate de conducător auto eliberate operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu;

c) eliberarea atestatelor de conducător auto în baza unor condiții suplimentare, pentru a preveni utilizarea abuzivă a acestora.

(2) Măsurile suplimentare prevăzute la alin. (1) se pot aplica, ulterior aplicării unei sancțiuni definitive operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu, în funcție de următoarele criterii:

a) gravitatea încălcării;

- b) numărul de copii conforme ale licenței de transport, ale licenței comunitare sau ale certificatului de transport în cont propriu deținute de operatorul de transport rutier/întreprinderea de transport rutier în cont propriu;
- c) gradul de risc al operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu, rezultat prin aplicarea sistemului de evaluare a operatorilor de transport rutier/întreprinderilor de transport rutier în cont propriu.

Art. 38⁸ a fost introdus de pct. 8 al art. I din ORDINUL nr. 1.145 din 6 iulie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 515 din 25 iulie 2012.

Secțiunea a 6-a

Întocmirea, urmărirea și finalizarea proceselor-verbale de constatare și sancționare contravențională și arhivarea documentelor de control

Articolul 39

Contravenția se constată și se sancționează de către inspectori prin proces-verbal de constatare și sancționare a contravenției, în baza legitimației nominale de control, în condițiile legii.

Articolul 40

(1) Inspectorii primesc carnete de procese-verbale de constatare și sancționare a contravențiilor, eliberate de I.S.C.T.R.

(2) Evidența proceselor-verbale de constatare și sancționare a contravențiilor întocmite se păstrează în Registrul de evidență a contravențiilor, precum și în baza de date pe suport magnetic/electronic a I.S.C.T.R.

Articolul 41

(1) Procesele-verbale de constatare și sancționare a contravențiilor, notele de constatare încheiate de către inspectori, precum și toate documentele care rezultă în urma controlului și/sau care au stat la baza efectuării controlului se păstrează la sediul compartimentului funcțional din cadrul I.S.C.T.R. o perioadă de 5 ani de la data întocmirii/finalizării lor.

(2) După expirarea termenului de 5 ani se va proceda la casarea acestor documente în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Secțiunea a 7-a

Imobilizarea vehiculelor în trafic

Articolul 42

În toate cazurile când se constată fapte care contravin prevederilor legale în vigoare, săvârșite de un operator de transport sau de o întreprindere română/străină, care impun imobilizarea vehiculului, se procedează la imobilizarea acestuia, iar permisiunea privind reluarea efectuării transportului se acordă odată cu îndeplinirea condițiilor legale pentru efectuarea acestuia.

Articolul 43

Imobilizarea vehiculelor în trafic se va efectua în condiții de siguranță și securitate a transportului, până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea efectuării transportului.

Articolul 44

În cazul constatării unor fapte care contravin prevederilor legale privind transporturile rutiere de mărfuri periculoase, pentru care trebuie aplicată măsura imobilizării, se vor anunța imediat reprezentanții serviciilor de urgență profesionale cu competențe în zona unde se efectuează controlul în trafic.

Articolul 45

(1) În cazul imobilizării vehiculelor, dacă respectivul contravenient nu înlătură deficiențele constatate astfel încât să fie îndeplinite condițiile legale pentru continuarea transportului/deplasării în perioada aferentă activității de control în trafic, conform programului de control din ziua respectivă, inspectorii aplică măsurile corespunzătoare până la momentul în care contravenientul va face dovada îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării. În acest caz, inspectorii îi aduc la cunoștință conducătorului auto adresa și programul de funcționare ale inspectoratului regional pe raza căruia s-a efectuat controlul.

(2) În cazul prevăzut la alin. (1), conducătorul auto sau reprezentantul legal al operatorului de transport rutier /întreprinderii de transport rutier în cont propriu care deține vehiculul imobilizat se deplasează la sediul inspectoratului regional pe raza căruia s-a efectuat controlul, pentru a face dovada că îndeplinește condițiile legale pentru continuarea transportului/deplasării. Dacă documentele prezentate sunt insuficiente pentru a face dovada îndeplinirii condițiilor legale, inspectorii se deplasează la locul imobilizării, în vederea constatării îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării.

Art. 45 a fost modificat de [art. III din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016](#) publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016 prin înlocuirea sintagmei "inspectorat teritorial" cu sintagma "inspectorat regional".

Articolul 46

Măsura imobilizării unui vehicul dispusă de către inspecții se va menționa în scris pe următoarele documente, după caz:

- a) procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției;
- b) formularul de control în trafic;
- c) buletinul de control ADR;
- d) diagrama tahograf/imprimata din tahograful digital;
- e) dovada eliberată conducătorului auto în situația ridicării plăcuțelor cu numărul de înmatriculare la vehiculele înmatriculate în alte state.

Articolul 47

Abrogat.

Art. 47 a fost abrogat de pct. 20 al [art. I din ORDINUL nr. 678 din 10 august 2016](#) publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 663 din 30 august 2016.

Secțiunea a 8-a Dispoziții finale

Articolul 48

În vederea aducerii la îndeplinire a prevederilor prezentelor norme, I.S.C.T.R. elaborează proceduri și instrucțiuni proprii.

*

Prezentele norme transpun integral prevederile [Directivei 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.

Anexa nr. 1a)

ELEMENTE DE CLASIFICARE ÎN FUNCȚIE DE GRADUL DE RISC

Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc constituie baza unei selecții specifice a vehiculelor exploatate de întreprinderi cu un bilanț slab în privința respectării cerințelor de întreținere a vehiculelor și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice. Acesta ia în considerare rezultatele inspecțiilor tehnice periodice și pe cele ale controalelor tehnice în trafic deopotrivă.

Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc ține seama de următorii parametri la stabilirea unui grad de risc pentru întreprinderea în cauză:

- numărul de deficiențe;
- gravitatea deficiențelor;
- numărul de controale tehnice în trafic sau de inspecții tehnice periodice și voluntare;
- factorul timp.

1. Deficiențele sunt ponderate în funcție de gravitatea lor prin aplicarea următorilor factori de gravitate:

deficiență periculoasă = 40;

deficiență majoră = 10;

deficiență minoră = 1.

2. Evoluția situației (unui vehicul a1) unei întreprinderi se reflectă prin atribuirea unui factor de ponderare mai slab rezultatelor unei inspecții "mai vechi" (deficiențelor) decât cel atribuit celor mai "recente", utilizând următorii factori:

– anul 1 = ultimele 12 luni = factorul 3;

– anul 2 = lunile 13-24 = factorul 2;

– anul 3 = lunile 25-36 = factorul 1.

Acest lucru se aplică doar la stabilirea clasificării globale în funcție de gradul de risc.

3. Clasificarea în funcție de gradul de risc se realizează cu ajutorul următoarelor formule:

(a) formula pentru clasificarea globală în funcție de gradul de risc:

$$RR = \frac{[D(Y1) \times 3] + [D(Y2) \times 2] + [D(Y3) \times 1]}{\#C(Y1) + \#C(Y2) + \#C(Y3)}$$

unde

RR = punctajul global al clasificării în funcție de gradul de risc;

D(Yi) = totalul pentru defecțiunile din anul 1, 2, 3;

$D(y1) = (\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$
 în anul 1;
 #... = numărul de;
 DD = deficiențe periculoase;
 MaD = deficiențe majore;
 MiD = deficiențe minore;
 C = verificări (controale tehnice în trafic sau inspecții tehnice periodice) în anul 1, 2, 3;

(b) formula pentru clasificarea anuală în funcție de gradul de risc:

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

unde
 AR = punctajul anual de risc;
 #... = numărul de;
 DD = deficiențe periculoase;
 MaD = deficiențe majore;
 MiD = deficiențe minore;
 C = verificări (controale tehnice în trafic sau inspecții tehnice periodice).

Riscul anual trebuie utilizat pentru a evalua evoluția unei întreprinderi de-a lungul anilor.

Clasificarea întreprinderilor (vehiculelor) pe baza clasificării globale în funcție de gradul de risc se realizează astfel încât să se obțină următoarea distribuție în rândul întreprinderilor (vehiculelor) care fac obiectul clasificării:

- < 30 risc scăzut;
- 30-80 risc mediu;
- > 80 risc ridicat.

La data de 20-05-2018 Anexa nr. 1a) a fost modificată de ANEXELE din 31 mai 2017, publicate în MONITORUL OFICIAL nr. 455 bis din 19 iunie 2017

Anexa nr. 1b)

DOMENIUL DE APLICARE AL CONTROALELOR TEHNICE ÎN TRAFIC

1. ASPECTE VERIFICATE

0. Identificarea vehiculului
1. Echipamentul de frânare
2. Direcția
3. Vizibilitatea
4. Dispozitivele de iluminat și părțile sistemului electric
5. Punți, jante, anvelope, suspensie
6. Șasiu și accesorii șasiu
7. Alte echipamente
8. Elemente poluante
9. Inspecții suplimentare la vehiculele pentru transport de călători din categoriile M2 și M3

2. CERINȚE PRIVIND INSPECȚIILE

Elementele care pot fi verificate doar cu ajutorul echipamentelor sunt marcate cu E.

Elementele care pot fi verificate doar într-o oarecare măsură fără ajutorul echipamentelor sunt marcate cu +E.

În cazul în care o metodă de inspecție este indicată drept vizuală, aceasta înseamnă că, pe lângă examinarea vizuală a elementelor în cauză, inspectorul mai trebuie, după caz, să le manipuleze, să le evalueze zgomotul sau să se servească de oricare alte metode corespunzătoare de inspecție care nu implică folosirea de echipament.

Controalele tehnice în trafic pot cuprinde elementele enumerate în tabelul 1, care include metodele recomandate de inspecție care ar trebui să fie utilizate. Nimic din prezenta anexă nu împiedică un inspector să utilizeze echipament suplimentar, după caz, precum un elevator sau un canal.

Inspecțiile se desfășoară cu ajutorul tehnicilor și echipamentelor disponibile în prezent și fără a se folosi unelte pentru a demonta sau îndepărta diferite părți ale vehiculului. Inspecția mai poate include, de asemenea, o verificare a faptului că piesele și componentele vehiculului respectă cerințele de siguranță și de mediu obligatorii care erau în vigoare la momentul omologării sau, dacă este cazul, la momentul postechipării.

În cazul în care, prin construcție, vehiculul nu permite aplicarea metodelor de inspecție prevăzute în prezenta anexă, inspecția se desfășoară în conformitate cu metodele de inspecție recomandate acceptate de autoritățile competente.

"Motivele respingerii" nu se aplică în cazurile în care acestea fac referire la cerințe care nu au fost stabilite de legislația relevantă privind omologarea vehiculelor la data primei înmatriculări, a primei puneri în circulație sau la cerințe privind postechiparea.

3. CONȚINUTUL INSPECȚIEI ȘI METODELE APLICATE, EVALUAREA DEFICIENȚELOR VEHICULELOR

Controlul acoperă elementele care sunt considerate necesare și relevante, luând în considerare în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a roților, a șasiurilor, precum și elementele poluante și metodele recomandate enumerate în tabelul următor.

Pentru fiecare dintre sistemele și componentele unui vehicul, supuse inspecției, evaluarea deficiențelor se desfășoară în conformitate cu PLANUL DE OPERAȚIUNI stabilit în tabelul de mai jos, de la caz la caz.

Deficiențele care nu sunt enumerate în prezenta anexă se evaluează în ceea ce privește riscurile pe care le pun pentru siguranța rutieră.

Font 7

Element	Metodă	Motivul respingerii	Clasificarea deficiențelor		
			Minoră	Majoră	Periculoasă
0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI					
0.1. Plăcuțele cu numărul de înmatriculare (dacă sunt obligatorii*1)	Inspecție vizuală	(a) Plăcuță (plăcuțe) de înmatriculare absentă (absente) sau fixată (fixate) atât de nesigur încât riscă să cadă		X	
		(b) Număr absent sau ilizibil		X	
		(c) Neconforme cu documentele vehiculului sau cu registrele		X	
0.2. Identificarea/numărul de șasiu/numărul de serie ale vehiculului	Inspecție vizuală	(a) Absent sau de negăsit		X	
		(b) Incomplet, ilizibil, evident falsificat sau nu corespunde documentelor vehiculului		X	
		(c) Documente ilizibile ale vehiculului sau inexactități materiale	X		
1. SISTEMUL DE FRÂNARE					
1.1. Starea mecanică și funcționare					
1.1.1. Pivotul pedalei frânei de serviciu/axul levierului manual	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Pivot prea strâns		X	
		(b) Uzură sau joc excesiv		X	
1.1.2. Starea pedalei/ levierului manual și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit.	(a) Cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă		X	
		(b) Frâna nu poate fi acționată complet sau este blocată			X
		(b) Degajare incorectă a comenzii de frână	X		
1.1.3. Pompa de vacuum sau compresorul și rezervoarele	Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru. Se verifică timpul necesar de formare a vidului sau a presiunii aerului pentru atingerea valorii de operare sigure și funcționarea dispozitivului de avertizare, a supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de siguranță	(a) Presiune/vid insuficient pentru asigurarea a cel puțin patru acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos)		X	
		(b) Cel puțin două acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos)			X
		(b) Timpul de formare a presiunii/vidului la valoarea sigură de operare este prea lung față de cerințe*1)		X	
		(c) Supapa de protecție multicircuit sau supapa de decompresie nu funcționează		X	

		(d) Lipsă a etanșeității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile auditiv	X		
		(e) Deteriorare externă care poate afecta funcționarea sistemului de frânare	X		
		Nivelul de performanță a frânei secundare nu este respectat			X
1.1.4. Manometrul sau indicatorul pentru presiune scăzută	Verificare prin acționare	Funcționare defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută sau a manometrului	X		
		Este imposibilă identificarea presiunii mici		X	
1.1.5. Supapa de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	(a) Supapă fisurată, deteriorată sau uzată excesiv		X	
		(b) Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură		X	
		(c) Conexiuni insuficient fixate sau lipsa etanșeității în sistem		X	
		(d) Funcționare nesatisfăcătoare		X	
1.1.6. Activator frână de staționare, levier de comandă, mecanism cu clichet frână de staționare, frână de staționare electronică	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	(a) Sistemul de blocare al mecanismului cu clichet funcționează necorespunzător		X	
		(b) Uzură a axului levierului sau a mecanismului cu clichet	X		
		Uzură excesivă		X	
		(c) Cursă prea mare a levierului, indicând un reglaj incorrect		X	
		(d) Activator lipsă, deteriorat sau nefuncțional		X	
		(e) Funcționare incorrectă, avertizorul indică o funcționare defectuoasă		X	
1.1.7. Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, regulatoare de presiune)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare	(a) Supape deteriorate sau pierderi de aer excesive		X	
		Funcționalitatea este afectată			X
		(b) Pierdere excesivă de ulei din compresor	X		
		(c) Supapă nesigură sau montată necorespunzător		X	
		(d) Pierdere sau scurgere de lichid de frână		X	
		Funcționalitatea este afectată			X
1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)	Deconectarea și reconectarea elementelor de cuplare ale sistemului de frână dintre vehiculul tractor și remorcă	(a) Ventil de închidere sau supapă cu etanșare automată defecte	X		
		Funcționalitatea este afectată		X	
		(b) Ventil de închidere sau supapă prost fixată sau montată necorespunzător	X		
		Funcționalitatea este afectată		X	
		(c) Pierderi excesive de aer		X	
		Funcționalitatea este afectată			X
		(d) Funcționare defectuoasă		X	
		Funcționarea frânei este afectată			X
1.1.9. Acumulator/rezervor de presiune	Inspecție vizuală	(a) Rezervor ușor deteriorat sau corodat	X		
		Rezervor foarte deteriorat, corodat sau neetanș		X	
		(b) Dispozitivul de purjare nu funcționează		X	

		(c) Rezervor prost fixat sau montat necorespunzător		X	
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (pentru sisteme hidraulice)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Servomecanism frână defect sau ineficace		X	
		Nu funcționează			X
		(b) Cilindrul principal defect, dar frâna încă funcționează		X	
		Cilindru principal defect sau neetanș			X
		(c) Cilindrul principal nesigur, dar frâna încă funcționează		X	
		Cilindru principal nesigur			X
		(d) Cantitate insuficientă de lichid de frână, sub marcajul MIN	X		
		Cantitatea de lichid de frână este considerabil sub marcajul MIN		X	
		Lichidul de frână nu este vizibil			X
		(e) Capacul de la rezervorul cilindrului principal lipsește	X		
(f) Martorul lichidului de frână aprins sau defect	X				
(g) Funcționare incorectă a dispozitivului de avertizare în cazul unui nivel insuficient de lichid de frână	X				
1.1.11. Conducte de frână rigide	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere			X
		(b) Lipsa etanșeității conductelor sau a racordurilor (la sistemele de frânare pneumatice)		X	
		Lipsa etanșeității conductelor sau a racordurilor (la sisteme de frânare hidraulice)			X
		(c) Conducte deteriorate sau excesiv de corodate		X	
		Afectează funcționarea frânelor ca urmare a blocajelor sau a riscului iminent de scurgere			X
		(d) Conducte plasate greșit	X		
Risc de producere a unei avarii		X			
1.1.12. Furtunuri flexibile de frână	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Risc iminent de fisurare sau rupere			X
		(b) Furtunuri deteriorate, cu puncte de fricțiune, răsucite sau prea scurte	X		
		Furtunuri deteriorate sau cu puncte de fricțiune		X	
		(c) Lipsa etanșeității furtunurilor sau a racordurilor (la sistemele de frânare pneumatice)		X	
		Lipsa etanșeității furtunurilor sau a racordurilor (la sistemele de frânare hidraulice)			X
		(d) Umflare exagerată a furtunului sub presiune		X	
		Cablu deteriorat			X
(e) Porozitatea furtunurilor		X			
1.1.13. Garnituri și plăcuțe de frână	Inspecție vizuală	(a) Garnituri sau plăcuțe excesiv de uzate (la nivelul marcajului minim)		X	
		Garnituri sau plăcuțe excesiv de uzate (marcajul minim nu este vizibil)			X

		(b) Garnituri sau plăcuțe ancrasate (cu ulei, unsoare etc.)	X	
		Funcționarea frânei este afectată		X
		(c) Garnituri sau plăcuțe lipsă sau montate în mod greșit		X
1.1.14. Tamburi și discuri de frână	Inspecție vizuală	(a) Tambur sau disc uzat	X	
		Tambur sau disc excesiv de zgâriat, crăpat, nesigur sau spart		X
		(b) Tambur sau disc ancrasat (cu ulei, unsoare etc.)	X	
		Funcționarea frânei este grav afectată		X
		(c) Tambur sau disc care lipsește		X
		(d) Platou spate nesigur	X	
1.1.15. Cabluri de frână, levieri și conexiuni, tije de acționare	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Cabluri deteriorate sau cu noduri	X	
		Funcționarea frânei este afectată		X
		(b) Componente excesiv de uzate sau corodate	X	
		Funcționarea frânei este afectată		X
		(c) Cablu, tijă sau îmbinare fixată nesigur	X	
		(d) Ghid de cablu defect	X	
		(e) Restricționarea mișcării libere a elementelor sistemului de frânare	X	
		(f) Mișcare anormală a pârghiilor/cuplajului indicând reglarea incorectă sau uzura excesivă	X	
1.1.16. Servomotor frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Servomotor frână fisurat sau deteriorat	X	
		Funcționarea frânei este afectată		X
		(b) Servomotor frână neetaș	X	
		Funcționarea frânei este afectată		X
		(c) Servomotor frână nesigur sau montat necorespunzător	X	
		Funcționarea frânei este afectată		X
		(d) Servomotor frână excesiv de corodat	X	
		Riscă să se fisureze		X
		(e) Cursă insuficientă sau prea mare a pistonului sau a mecanismului cu membrană	X	
		Funcționarea frânei este afectată (lipsa rezervei de mișcare)		X
		(f) Înveliș de protecție contra prafului deteriorat	X	
		Lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia	X	
1.1.17. Regulator automat	Inspecție vizuală a componentelor în timpul acționării sistemului de frânare, dacă este posibil	(a) Cuplaj defect	X	
frânării în funcție de sarcină		(b) Cuplaj incorect reglat	X	
		(c) Blocarea sau nefuncționarea regulatorului (funcționare ABS)	X	
		Blocarea sau nefuncționarea regulatorului		X

		(d) Lipsa regulatorului (dacă este necesar)			X
		(e) Lipsa plăcuței cu date	X		
		(f) Date ilizibile sau neconforme cu cerințele*1)	X		
1.1.18. Dispozitive indicatori de reglare a jocului	Inspecție vizuală	(a) Dispozitiv de reglare deteriorat, blocat sau cu mișcare anormală, excesiv de uzat sau reglat incorect		X	
		(b) Dispozitiv de reglare defect		X	
		(c) Dispozitiv de reglare instalat incorect sau înlocuit		X	
1.1.19. Frâna de incetinire (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie)	Inspecție vizuală	(a) Racorduri sau montări nesigure	X		
		Funcționalitatea este afectată		X	
		(b) Sistem defect în mod evident sau absent		X	
1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii	Deconectarea cuplării sistemului de frânare între vehiculul tractor și remorcă	Sistemul de frânare al remorcii nu funcționează automat dacă este deconectată cuplarea			X
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 excesiv corodate, astfel încât afectează sistemul de frânare		X	
		Funcționarea frânei este afectată			X
		(b) Pierderi de aer sau de antigel	X		
		Funcționalitatea sistemului este afectată		X	
		(c) Componente prost fixate sau montate în mod necorespunzător		X	
		(d) Modificare nesigură a oricărei componente*3)		X	
		Funcționarea frânei este afectată			X
1.1.22. Racorduri diagnoză (dacă au fost prevăzute din construcție sau sunt obligatorii)	Inspecție vizuală	Absente		X	
1.1.23. Frânare inerțială	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	Eficiență insuficientă		X	
1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu					
1.2.1. Performanță (E)	În timpul unei testări efectuate pe un aparat de testare frâne, frânele sunt acționate în mod progresiv până la puterea maximă	(a) Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți		X	
		Forță de frânare inexistentă pe una sau pe mai multe roți			X
		(b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 70% din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă		X	
		Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 50 % din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte în cazul punților directoare			X
		(c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	
		(d) Întârziere anormală la frânarea oricăreia dintre roți		X	

			(e) Fluctuație excesivă a forței de frânare în cursul fiecărei turatăii complete a roții	X	
1.2.2. Eficiență (E)	Testare efectuată pe un aparat de testare frâne la masa prezentată sau, dacă acest lucru nu este posibil din considerente tehnice, cu vehiculul în mișcare, utilizându-se un instrument de înregistrare a decelării (*1)		Coefficient de frânare mai mic decât următoarele valori (*2): Categoriile M(1), M(2) și M(3): 50% (*3) Categoriile N(1): 45% Categoriile N(2) și N(3): 43% (*4) Categoriile O(3) și O(4): 40% (*5) Mai puțin de 50% din valorile de mai sus atinse	X	
1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) (dacă este acționată printr-un sistem separat)					
1.3.1. Performanță (E)	Dacă sistemul de frânare secundar este separat de sistemul frânei de serviciu a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1	(a)	Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți Forță de frânare inexistentă pe una sau pe mai multe roți	X	X
		(b)	Forță de frânare a oricăreia dintre roți este mai mică de 70% din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul testării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică de 50% din forța maximă înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte în cazul punților directe	X	X
		(c)	Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)	X	
1.3.2. Eficiență (E)	Dacă sistemul de frânare secundar este separat de sistemul frânei de serviciu a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.2		Forța de frânare mai mică de 50% (*6) din performanța prevăzută a frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2 în raport cu masa maximă autorizată Mai mică de 50 % din valorile forței de frânare de mai sus atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării	X	X
1.4. Performanța și eficiența frânei de staționare					
1.4.1. Performanță (E)	A se acționa frâna în timpul unei testări pe un aparat de testare frâne		Frână nefuncțională pe o parte sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă Mai mică de 50% din valorile forței de frânare menționate la punctul 1.4.2 atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării	X	X
1.4.2. Eficiență (E)	Testare efectuată cu un aparat de testare frâne. Dacă nu este posibil, atunci printr-un test rutier cu ajutorul unui instrument de înregistrare a decelării		Pentru toate categoriile de vehicule, un coeficient de frânare de cel puțin 16% în raport cu masa maximă autorizată sau, pentru autovehicule, de cel puțin 12% în raport cu masa maximă combinată autorizată a vehiculului luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare Mai mică de 50% din valorile coeficienților de frânare de mai sus atinse în raport cu masa vehiculului în timpul testării	X	X
1.5. Performanța frânei de încetinire	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, verificări destinate să stabilească dacă sistemul funcționează	(a)	Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemelor de frânare pe evacuare)	X	
		(b)	Sistemul nu funcționează	X	
1.6. Sistem de frânare cu antiblocare (ABS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței	(a)	Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare	X	
		(b)	Dispozitivul de avertizare indică funcționarea		

	electronice a vehiculului		defectuoasă a sistemului		X	
		(c)	Senzorii de viteză din roată sunt absenți sau deteriorați		X	
		(d)	Instalație electrică deteriorată		X	
		(e)	Alte componente sunt absente sau deteriorate		X	
		(f)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
1.7. Sistem electronic de frânare (EBS)	Inspekție vizuală și inspekția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	(a)	Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare		X	
		(b)	Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
		(c)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
		(d)	Conectorul între vehiculul tractor și remorcă incompatibil sau lipsă			X
1.8. Lichid de frână	Inspekție vizuală		Lichid de frână contaminat sau sedimentat		X	
			Risc iminent de avarie			X
2. DIRECȚIE						
2.1. Stare mecanică						
2.1.1. Starea mecanismului de direcție	Inspekția vizuală a modului de funcționare a mecanismului de direcție în timp ce volanul este rotit	(a)	Palierul arborelui răsucit sau caneluri uzate		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
		(b)	Palierul arborelui excesiv de uzat		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
		(c)	Mișcare excesivă a palierului arborelui		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
		(d)	Lipsa etanșeității		X	
			Formare de picături			X
2.1.2. Fixarea casetei de direcție	Inspekția vizuală a modului de fixare a casetei de direcție pe șasiu în timp ce volanul este rotit în sensul acelor de ceasornic și în sens invers	(a)	Fixarea necorespunzătoare a casetei de direcție		X	
			Fixare periculos de slăbită sau joc relativ vizibil față de șasiu/caroserie			X
		(b)	Găuri de fixare în șasiu ovalizate		X	
			Fixare foarte defectuoasă			X
		(c)	Șuruburile de fixare absente sau rupte		X	
			Fixare foarte defectuoasă			X
		(d)	Caseta de direcție spartă		X	
			Stabilitatea sau fixarea casetei este afectată			X
2.1.3. Starea conexiunilor sistemului de direcție	Inspekția vizuală a componentelor sistemului de direcție în timp ce volanul este rotit în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pentru identificarea gradului de uzură și a fisurilor și pentru a evalua gradul de siguranță	(a)	Mișcare relativă între componente care ar trebui să fie fixe		X	
			Mișcare excesivă sau risc de desprindere			X
		(b)	Uzură excesivă a articulațiilor		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
		(c)	Componente sparte sau deformate		X	

			Afectează funcționarea		X
		(d)	Absența dispozitivelor de blocare	X	
		(e)	Aliniere greșită a componentelor (de exemplu, bara de conexiune sau bara de comandă a direcției)	X	
		(f)	Modificare nesigură*3	X	
			Afectează funcționarea		X
		(g)	Învelișul de protecție contra prafului stricat sau deteriorat	X	
			Învelișul de protecție contra prafului absent sau deteriorat excesiv	X	
2.1.4. Funcționarea conexiunilor sistemului de direcție	Inspekția vizuală a componentelor sistemului de direcție în timp ce volanul este rotit cu roțile pe sol și cu motorul pornit (servodirecție) în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pentru identificarea gradului de uzură și a fisurilor și pentru a evalua gradul de siguranță	(a)	La acționarea sistemului de direcție se produce ciocnirea cu un element fix al șasiului	X	
		(b)	Limitatoarele de cursă nu funcționează sau lipsesc	X	
2.1.5. Servodirecție	Se verifică sistemul de direcție în ceea ce privește etanșeitățile și nivelul lichidului de frână din rezervor (dacă este vizibil). Cu roțile pe sol și cu motorul pornit, se verifică dacă sistemul de servodirecție funcționează	(a)	Scurgere de lichid	X	
		(b)	Cantitate insuficientă de lichid (sub marcajul MIN)	X	
			Capacitate a rezervorului insuficientă		X
		(c)	Mecanismul nu funcționează	X	
			Direcția este afectată		X
		(d)	Mecanism crăpat sau nesigur	X	
			Direcția este afectată		X
		(e)	Aliniere necorespunzătoare sau ciocnirea componentelor	X	
			Direcția este afectată		X
		(f)	Modificare nesigură*3	X	
			Direcția este afectată		X
		(g)	Cabluri/furtunuri deteriorate, corodate excesiv	X	
			Direcția este afectată		X
2.2. Volanul, coloana și bara de direcție					
2.2.1. Starea volanului	Cu roțile pe sol, se împinge și se trage volanul în linie cu coloana, se împinge volanul în diferite direcții perpendiculare pe coloană. Inspekție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor universale	(a)	Mișcare relativă între volan și coloana de direcție, indicând o fixare insuficientă	X	
			Risc foarte mare de desprindere		X
		(b)	Lipsa dispozitivului de reținere pe butucul volanului	X	
			Risc foarte mare de desprindere		X
		(c)	Butucul, coroana sau spițele volanului fisurate sau prost fixate	X	
			Risc foarte mare de desprindere		X

		(d) Modificare nesigură*3		X	
2.2.2. Coloană de direcție și amortizoare de direcție	Se împinge și se trage volanul în linie cu coloana	(a) Joc excesiv al centrului volanului în sus sau în jos		X	
	se împinge volanul în diferite direcții perpendiculare pe coloană.	(b) Joc excesiv radial al centrului volanului în raport cu coloana		X	
	Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor universale	(c) Cuplaj flexibil deteriorat		X	
		(d) Fixare defectuoasă		X	
		Risc foarte mare de desprindere			X
		(e) Modificare nesigură*3			X
2.3. Joc direcție	Cu motorul în funcțiune pentru vehiculele cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se învâрте ușor volanul în sensul acelor de ceasornic și în sens invers pe cât posibil fără a mișca roțile. Inspecția vizuală a mișcării libere	Joc excesiv al direcției (de exemplu, un punct de pe coroana volanului poate fi rotit pe un arc de cerc pe o distanță mai mare de o cincime din diametrul volanului fără ca roțile directoare să se miște) sau neconformitate cu cerințele*1) Siguranța este afectată		X	
2.4. Aliniament roți (X)*2	Inspecție vizuală	Roți în mod evident nealiniat	X		
		Deplasarea în linie dreaptă afectată; stabilitatea direcțională afectată		X	
2.5. Platformă cu punte directoare pentru remorci	Inspecție vizuală sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție	(a) Componentă ușor deteriorată Componentă puternic deteriorată sau fisurată		X	X
		(b) Joc excesiv Deplasarea în linie dreaptă afectată; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		(c) Fixare defectuoasă Fixare foarte defectuoasă		X	X
2.6. Servodirecție electronică (EPS)	Inspecție vizuală și verificarea concordanței dintre unghiul volanului și unghiul roților în momentul pornirii sau opririi motorului și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	(a) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al servodirecției electronice indică o funcționare defectuoasă a sistemului (b) Nefuncționarea asistenței electrice (c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
3. VIZIBILITATE					
3.1. Câmpul vizual	Inspecție vizuală de pe scaunul conducătorului auto	Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului auto care nu poate privi clar în față sau în lateral (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz) Suprafața de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile	X		
3.2. Starea geamurilor	Inspecție vizuală	(a) Sticlă fisurată sau decolorată sau panou transparent (dacă este permis) (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz) Zona de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile (b) Sticlă sau panou transparent (inclusiv folie reflectorizantă sau ușor colorată) neconforme cu cerințele*1) (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz)	X		
				X	
			X		

			Suprafața de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz este afectată sau oglinzile exterioare nu sunt vizibile	X		
		(c)	Sticlă sau panou transparent în stare inacceptabilă	X		
			Vizibilitatea în zona de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz grav afectată			X
3.3. Oglinzi sau dispozitive retrovizoare	Inspecție vizuală	(a)	Oglindă sau dispozitiv lipsă sau nemontat în conformitate cu cerințele*1) (există cel puțin două dispozitive retrovizoare)	X		
			Mai puțin de două dispozitive retrovizoare disponibile		X	
		(b)	Oglindă sau dispozitiv deteriorat sau insuficient fixat	X		
			Oglindă sau dispozitiv nefuncțional, grav deteriorat, nesigur sau insuficient fixat		X	
		(c)	Câmp vizual necesar neacoperit		X	
3.4. Ștergătoare de parbriz	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Ștergătoarele nu funcționează sau lipsesc		X	
		(b)	Lamelele de șters defecte	X		
			Lamelele de șters lipsesc sau sunt în mod evident defecte			X
3.5. Spălătoare de parbriz	Inspecție vizuală și prin acționare		Spălătoarele nu funcționează corespunzător (lichidul de spălat lipsește, dar pompa funcționează sau jetul de apă nu este bine aliniat)	X		
			Spălătoarele nu funcționează			X
3.6. Sistem de dezaburire (X)*2)	Inspecție vizuală și prin acționare		Sistem nefuncțional sau în mod evident defect	X		
4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE						
4.1. Faruri						
4.1.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Lumină/sursă de lumină defectă sau lipsă (lumini/surse de lumină multiple; în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează)	X		
			Lumină/sursă de lumină unică; în cazul LED, vizibilitate foarte afectată			X
		(b)	Defecțiune ușoară a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)	X		
			Defecțiune gravă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)		X	
		(c)	Lampă fixată nesigur		X	
4.1.2. Aliniere	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Aliniere greșită flagrantă a farurilor		X	
		(b)	Sursă de lumină montată incorect			
4.1.3. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele*1) (număr de faruri iluminate concomitent)	X		
			Luminozitatea maximă admisă în partea din față este depășită			X
		(b)	Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată		X	
4.1.4. Respectarea cerințelor*1)	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele*1)		X	

		(b) Dispersoare sau sursă de lumină obstructionate, reducând luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise		X	
		(c) Sursă de lumină și lampă incompatibile		X	
4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și prin acționare, dacă este posibil	(a) Dispozitivul nu funcționează		X	
		(b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto		X	
4.1.6. Dispozitiv de spălare a farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și prin acționare, dacă este posibil	Dispozitivul nu funcționează	X		
		În cazul lămpilor cu descărcare în gaze rarefiate		X	
4.2. Lumini de poziție față și spate, lămpi laterale de gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi					
4.2.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă		X	
		(b) Dispersoare defecte		X	
		(c) Lampă fixată nesigur	X		
		Risc foarte mare de desprindere		X	
4.2.2. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele*1)		X	
		Lămpile de poziție spate și lămpile laterale de gabarit pot fi oprite dacă farurile sunt aprinse		X	
		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată		X	
4.2.3. Respectarea cerințelor*1)	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele*1)	X		
		Lumină roșie în față sau albă în spate: luminozitate puternic redusă		X	
		(b) Dispersoare sau sursă de lumină obstructionate, reducând luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise	X		
		Lumină roșie în față sau albă în spate: luminozitate puternic redusă		X	
4.3. Lămpi de stop					
4.3.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă (surse multiple de lumină în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează)	X		
		Surse unice de lumină: în cazul LED, mai puțin de 2/3 funcționează		X	
		Nicio sursă de lumină nu funcționează			X
		(b) Dispensor cu defecțiune ușoară (nu afectează lumina emisă)	X		
		Dispersoare cu defecțiuni grave (lumina emisă este afectată)		X	
		(c) Lampă fixată nesigur	X		
		Risc foarte mare de desprindere		X	
4.3.2. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele*1)	X		
		Acționare întârziată		X	
		Complet nefuncțională			X

		(b) Funcționarea dispozitivului de comandă este perturbată		X	
4.3.3. Respectarea cerințelor*1)	Inspecție vizuală și prin acționare	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele*1)	X		
		Lumină albă în spate; luminozitate puternic redusă		X	
4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avarie					
4.4.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă (sursă multiplă de lumină; în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează)	X		
		Sursă unică de lumină; în cazul LED, mai puțin de 2/3 funcționează		X	
		(b) Dispensor cu defecțiune ușoară (nu afectează lumina emisă)	X		
		Dispersoare cu defecțiuni mari (lumina emisă este afectată)		X	
		(c) Lampă fixată nesigur	X		
		Risc foarte mare de desprindere		X	
4.4.2. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele*1)	X		
		Complet nefuncțională		X	
4.4.3. Respectarea cerințelor*1)	Inspecție vizuală și prin acționare	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele*1)		X	
4.4.4. Frecvență semnal luminos	Inspecție vizuală și prin acționare	Frecvența semnalului luminos neconformă cu cerințele*1) (frecvența deviază cu peste 25%)	X		
4.5. Lămpi de ceață față și spate					
4.5.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Sursă de lumină defectă (sursă multiplă de lumină; în cazul LED, mai puțin de 1/3 nu funcționează)	X		
		Surse unice de lumină; în cazul LED, mai puțin de 2/3 funcționează		X	
		(b) Dispensor cu defecțiune ușoară (nu afectează lumina emisă)	X		
		Dispersoare cu defecțiuni grave (lumina emisă este afectată)		X	
		(c) Lampă fixată nesigur	X		
		Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus.		X	
4.5.2 Aliniere (X)*2)	Inspecție vizuală și prin acționare	Deviere a lămpii de ceață față de orientarea orizontală în momentul în care modelul de lumină are o linie de separare (linia de separare prea jos)	X		
		Linia de separare mai sus decât cea a farurilor în fază scurtă		X	
4.5.3. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele*1)	X		
		Nefuncționare		X	
4.5.4. Respectarea cerințelor*1)	Inspecție vizuală și prin acționare	(a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele*1)		X	
		(b) Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele*1)	X		
4.6. Lămpi de marșarier					

4.6.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Sursă de lumină defectă	X		
		(b)	Dispersoare defecte	X		
		(c)	Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
4.6.2. Respectarea cerințelor*1)	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconforme cu cerințele*1)		X	
		(b)	Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele*1)			X
4.6.3. Comutare	Inspecție vizuală și prin acționare		Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele*1)	X		
			Lampa de marșarier se poate aprinde atunci când schimbătorul de viteză se află în altă poziție decât marșarier			X
4.7. Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate						
4.7.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate	X		
		(b)	Sursă de lumină defectă (sursă de lumină multiplă)	X		
			Sursă de lumină defectă (sursă unică de lumină)			X
(c)	Lampă fixată nesigur	X				
			Risc foarte mare de desprindere			X
4.7.2. Respectarea cerințelor*1)	Inspecție vizuală și prin acționare		Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele*1)	X		
4.8. Catadioptri, marcaje de vizibilitate (reflectorizante) și plăcuțe de marcaj spate						
4.8.1. Stare	Inspecție vizuală	(a)	Echipament reflectorizant defect sau deteriorat	X		
			Este afectată capacitatea de reflecție			X
		(b)	Reflector fixat nesigur	X		
			Riscă să cadă			X
4.8.2. Respectarea cerințelor*1)	Inspecție vizuală		Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconforme cu cerințele*1)		X	
			Absenți sau reflectând culoarea roșie în față sau culoarea albă în spate			X
4.9. Martori obligatorii pentru echipamentul de iluminare						
4.9.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și prin acționare		Nu funcționează	X		
			Nu funcționează pentru lumina de drum sau pentru lampa de ceață spate			X
4.9.2. Respectarea cerințelor*1)	Inspecție vizuală și prin acționare		Neconformitate cu cerințele*1)	X		
4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă	Inspecția vizuală: dacă este posibil, se examinează continuitatea electrică a conexiunii	(a)	Componente fixe atașate nesigur	X		
			Dulie cu fixare defectuoasă			X
		(b)	Izolație stricată sau deteriorată	X		
			Riscă să provoace un scurtcircuit			X
		(c)	Funcționare necorespunzătoare a conexiunilor electrice ale remorcii sau ale vehiculului tractor			X

			Luminile de frână ale remorcii nu funcționează deloc			X
4.11. Cablaj electric	Inspecție vizuală, inclusiv (dacă este cazul) în interiorul compartimentului motor	(a)	Cablaj nesigur sau securizat necorespunzător	X		
			Legături slăbite, contact cu margini ascuțite, risc de deconectare a conectorilor		X	
			Cablajul poate intra în contact cu piesele calde, cu piesele care se învârtesc sau cu solul, conectorii (piese necesare pentru frânare, direcție) debransați			X
		(b)	Cablajul ușor deteriorat	X		
			Cablajul grav deteriorat		X	
			Cablaj extrem de deteriorat (elemente necesare pentru frânare, direcție)			X
		(c)	Izolație stricată sau deteriorată	X		
			Riscă să provoace un scurtcircuit		X	
			Risc iminent de incendiu, de formare de scântei			X
4.12. Catadioptri și lămpi facultative (X)*2)	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Lampă/catadioptru nemontat(ă) în conformitate cu cerințele*1)	X		
			Emiterea/reflectarea unei lumini roșii în față sau a unei lumini albe în spate		X	
		(b)	Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele*1)	X		
			Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă; emiterea unei lumini roșii în față sau a unei lumini albe în spate		X	
		(c)	Lampă/catadioptru atașat nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
4.13. Baterie (baterii) de acumulatori	Inspecție vizuală	(a)	Nesigură	X		
			Fixată necorespunzător; riscă să provoace un scurtcircuit		X	
		(b)	Lipsă a etanșeității	X		
			Pierderi de substanțe periculoase		X	
		(c)	Comutator defect (dacă este obligatoriu)		X	
		(d)	Siguranțe defecte (dacă sunt obligatorii)		X	
		(e)	Ventilație necorespunzătoare (dacă este obligatorie)		X	
5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE						
5.1. Punți						
5.1.1. Punți (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	(a)	Punte fisurată sau deformată			X
		(b)	Fixare nesigură pe vehicul		X	
			Stabilitate afectată, funcționalitate afectată: mișcare semnificativă față de dispozitivele de fixare			X
		(c)	Modificare nesigură*3)		X	
			Stabilitate afectată, funcționalitate afectată, distanță față de alte piese ale vehiculului sau gardă la sol insuficientă			X

5.1.2. Fuzete (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților. Se aplică o forță verticală sau laterală la fiecare roată și se constată gradul de mișcare dintre fuzetă și raza axului	(a)	Fuzetă fisurată		X
		(b)	Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bușelor	X	
			Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X
		(c)	Mișcare excesivă între fuzetă și puntea rigidă	X	
			Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X
		(d)	Joc al pivotului fuzetei în punte	X	
			Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X
5.1.3. Rulmenți roată (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților. Se aplică o forță laterală sau verticală la fiecare roată și se constată gradul de ridicare a roții față de fuzetă	(a)	Joc excesiv al unui rulment	X	
			Stabilitate direcțională afectată; pericol de distrugere		X
		(b)	Rulment roată prea strâns, blocat	X	
			Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere		X
5.2. Jante și anvelope					
5.2.1. Butuc	Inspecție vizuală	(a)	Prezon sau piuliță de fixare a roților absentă sau slăbită	X	
			Fixare lipsă sau slabă în măsură să afecteze foarte grav siguranța rutieră		X
		(b)	Butucul uzat sau deteriorat	X	
			Butucul uzat sau deteriorat în așa măsură încât este afectată fixarea roților		X
5.2.2. Jante	Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal	(a)	Fisură sau defect de sudură		X
		(b)	Montare necorespunzătoare a inelelor de reținere a anvelopelor	X	
			Riscă să cadă		X
		(c)	Jantă deformată sau uzată excesiv	X	
			Fixarea sigură pe butuc este afectată; fixarea sigură a anvelopei este afectată		X
		(d)	Dimensiunea, proiectarea tehnică, compatibilitatea sau tipul jantei neconform cu cerințele*1) și afectează siguranța rutieră	X	
5.2.3. Anvelope	Inspecție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi	(a)	Dimensiunea anvelopei, indicele de încărcare, marca de omologare sau indicele de viteză neconforme cu cerințele*1) și susceptibile să afecteze siguranța rutieră	X	
			Indice de încărcare sau de viteză insuficient pentru utilizarea efectivă, anvelopa atinge alte părți fixe ale vehiculului și periclitează condusul în siguranță		X
		(b)	Anvelopele de pe aceeași punte sau de pe roțile jumelate sunt de mărimi diferite	X	
		(c)	Anvelopele de pe aceeași punte au o construcție diferită (radială/diagonală)	X	
		(d)	Anvelope grav deteriorate sau tăiate	X	
			Corzi vizibile sau deteriorate		X

		(e)	Indicatorul de uzură a profilului anvelopelor devine expus	X	
			Adâncimea profilului pneurilor neconformă cu cerințele*1)		X
		(f)	Anvelopa se freacă de alte componente (dispozitive flexibile antiimproșcare)	X	
			Anvelopa se freacă de alte componente (nu este periclitat condusul în siguranță)		X
		(g)	Anvelopele reșapate neconforme cu cerințele*1)	X	
			Stratul de protecție a corzilor afectat		X
5.3. Sistemul de suspensie					
5.3.1. Arcuri și stabilizatori (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	(a)	Arcuri atașate necorespunzător la șasiu sau punte	X	
			Mișcare relativă vizibilă, fixări foarte slăbite		X
		(b)	O componentă a arcului deteriorată sau fisurată	X	
			Foia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate		X
		(c)	Lipsă arc	X	
			Foia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate		X
		(d)	Modificare nesigură*3)	X	
			Distanță insuficientă față de alte piese ale vehiculului; sistem de arcuri nefuncțional		X
5.3.2. Amortizoare	Inspecție vizuală	(a)	Amortizoare fixate necorespunzător pe șasiu sau punte	X	
			Amortizor slăbit		X
		(b)	Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșeitățe sau funcționare necorespunzătoare	X	
		(c)	Amortizor absent	X	
5.3.3. Tuburi pentru arborele cardanic, brațe suspensie dreapta față, brațe triunghiulare și brațe de suspensie (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	(a)	Fixare necorespunzătoare a componentei pe șasiu sau punte	X	
			Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X
		(b)	Componentă deteriorată sau corodată excesiv	X	
			Stabilitatea unei componente afectată sau componentă ruptă		X
		(c)	Modificare nesigură*3)	X	
			Distanță insuficientă față de alte piese ale vehiculului; sistem nefuncțional		X
5.3.4. Articulații suspensie (+E)	Inspecție vizuală care utilizează, dacă sunt disponibili, detectori de joc al roților	(a)	Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bușelor sau a articulațiilor	X	
			Riscă să se slăbească; stabilitatea direcțională afectată		X
		(b)	Învelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav	X	
			Învelișul de protecție contra prafului absent sau rupt	X	

5.3.5. Suspensie pneumatică	Inspecție vizuală	(a) Sistem nefuncțional			X
		(b) Componente defecte, modificate sau deteriorate astfel încât afectează funcționarea sistemului		X	
		Funcționarea sistemului grav afectată			X
		(c) Răsuflare audibilă a sistemului		X	
		(d) Modificare nesigură		X	
6. ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU					
6.1. Șasiu sau cadru și accesorii					
6.1.1. Stare generală	Inspecție vizuală	(a) Ruptură sau deformare ușoară a lonjeroanelor sau a traverselor		X	
		Ruptură sau deformare gravă a lonjeroanelor sau a traverselor			X
		(b) Plăci de strângere sau legături nesigure		X	
		Majoritatea legăturilor slăbite; rezistență insuficientă a pieselor			X
		(c) Coroziune excesivă care afectează rigiditatea ansamblului		X	
		Rezistentă insuficientă a pieselor			X
6.1.2. Țevi de evacuare și amortizoare de zgomot	Inspecție vizuală	(a) Sistem de evacuare nesigur sau neetanș		X	
		(b) Gazele pătrund în cabină sau în habitacul		X	
		Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul			X
6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)	Inspecție vizuală cu ajutorul dispozitivelor de detectare a scurgerilor în cazul sistemelor GPL/GNC/GNL	(a) Rezervor sau conducte nesigure, creând un risc deosebit de incendiu			X
		(b) Scurgeri de combustibil sau capacul de la rezervor absent sau ineficient		X	
		Risc de incendiu; pierdere excesivă de materiale periculoase			X
		(c) Conducte uzate din cauza frecării	X		
		Conducte deteriorate		X	
		(d) Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire (dacă este obligatoriu)		X	
		(e) Risc de incendiu din cauza: - scurgerilor de combustibil; - rezervorului de combustibil sau sistemului de eșapament protejat necorespunzător; - stării compartimentului motorului.			X
		(f) Sistem GPL/GNC/GNL sau de hidrogen neconform cu cerințele, oricare dintre părțile sistemului este defectă*1)			X
6.1.4. Bare de proiecție, dispozitive de protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare	Inspecție vizuală	(a) Fixare incorectă sau deteriorare care poate cauza răniri la zgâriere sau contact		X	
		Piese care riscă să cadă; funcționalitate grav afectată			X
		(b) Dispozitiv în mod evident neconform cu cerințele*1)		X	
6.1.5. Suport pentru roata de rezervă (dacă este	Inspecție vizuală	(a) Suport în stare precară	X		

prevăzută din construcție)		(b)	Suport fisurat sau nesigur	X	
		(c)	O roată de rezervă nefixată sigur pe suport	X	
			Risc foarte mare de desprindere		X
6.1.6. Cuplare mecanică și echipament de remorcare (+E)	Inspecție vizuală a uzurii și operării corecte, cu atenție specială la montarea fiecărui dispozitiv de securitate și/sau cu utilizarea unor calibre de măsură	(a)	Componente deteriorate, defecte sau crăpate (în cazul în care nu sunt utilizate)	X	
			Componente deteriorate, defecte sau crăpate (dacă sunt în uz)		X
		(b)	Uzură excesivă a unei componente	X	
			Peste limita de uzură		X
		(c)	Fixare defectuoasă	X	
			Orice dispozitiv de cuplare slăbit, cu un risc foarte mare de desprindere		X
		(d)	Lipsa ori funcționarea necorespunzătoare a dispozitivelor de siguranță	X	
		(e)	Nefuncționarea oricărui indicator de cuplare	X	
		(f)	Obstrucționarea plăcii cu numărul de înmatriculare sau a oricărei lămpi (atunci când nu sunt aprinse)	X	
			Placa cu numărul de înmatriculare ilizibilă (când nu este în uz)	X	
		(g)	Modificare nesigură*3) (piese auxiliare)	X	
			Modificare nesigură*3) (piese principale)		X
		(h)	Cuplare prea slabă, incompatibilă sau dispozitiv de cuplare neconform cu cerințele		X
6.1.7. Transmisie	Inspecție vizuală	(a)	Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau absent	X	
			Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau lipsă, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav		X
		(b)	Palierile arborilor de transmisie uzate excesiv	X	
			Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X
		(c)	Uzură excesivă a articulațiilor cardanice sau a lanțurilor/curelelor de transmisie	X	
			Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X
		(d)	Cuplaje flexibile deteriorate	X	
			Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X
		(e)	Arbore deteriorat sau îndoit	X	
		(f)	Carcasa lagărului fisurată sau nesigură	X	
			Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X
		(g)	Învelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav	X	
			Învelișul de protecție contra prafului absent sau rupt	X	
(h)	Modificare ilegală a transmisiei	X			
6.1.8. Suport motor	Inspecție vizuală		Elemente de fixare deteriorate și avariate evident și grav	X	

		Elemente de fixare slăbite sau rupte		X
6.1.9 Performanța motorului(X)*2	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Unitate de comandă modificată, afectând siguranța și/sau mediul	X	
		(b) Modificarea motorului, afectând siguranța și/sau mediul		X
6.2. Cabină conducător auto și caroserie				
6.2.1. Stare	Inspecție vizuală	(a) Panou fixat necorespunzător sau deteriorat sau element care poate provoca răniri	X	
		Riscă să cadă		X
		(b) Montant nesigur	X	
		Stabilitate afectată		X
		(c) Permite pătrunderea emisiilor de gaze de la motor sau de evacuare	X	
		Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul		X
		(d) Modificare nesigură*3)	X	
		Distanță insuficientă față de piesele care se învârtesc sau sunt în mișcare și față de carosabil		X
6.2.2. Montare	Inspecție vizuală	(a) Caroserie sau cabină nesigură	X	
		Stabilitate afectată		X
		(b) Caroserie/cabină centrată necorespunzător pe șasiu	X	
		(c) Fixare nesigură sau inexistentă a caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse și dacă este simetrică	X	
		Fixare nesigură sau lipsa fixării caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav		X
		(d) Coroziune excesivă în punctele de fixare pe caroseria integrală	X	
		Stabilitate afectată		X
6.2.3. Uși și dispozitive de închidere a ușilor	Inspecție vizuală	(a) Ușă care nu se deschide sau nu se închide corespunzător	X	
		(b) Ușă care se poate deschide inopinat sau care nu rămâne închisă (uși glisante)	X	
		Ușă care se poate deschide inopinat sau care nu rămâne închisă (uși batante)		X
		(c) Ușă, balamale, dispozitiv de asigurare sau montant deteriorați	X	
		Ușă, balamale, dispozitiv de asigurare sau montant slăbit sau lipsă	X	
6.2.4. Podea	Inspecție vizuală	Podea nesigură sau foarte deteriorată	X	
		Stabilitate insuficientă		X
6.2.5. Scaunul conducătorului auto	Inspecție vizuală	(a) Scaun cu structură defectă	X	
		Scaun fixat necorespunzător		X
		(b) Funcționare necorespunzătoare a mecanismului de reglare	X	
		Scaunul este mobil sau spătarul scaunului nu poate		

			fi fixat			X
6.2.6. Alte scaune	Inspecție vizuală	(a)	Scaune defecte sau nesigure (piese auxiliare)	X		
			Scaune defecte sau nesigure (piese principale)		X	
		(b)	Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele*1)	X		
			Numărul de scaune autorizat este depășit; dispunere neconformă cu autorizația		X	
6.2.7. Comenzi de conducere	Inspecție vizuală și prin acționare		Funcționare incorectă a oricărei comenzi necesare pentru funcționarea în siguranță a vehiculului		X	
			Funcționarea în condiții de siguranță este afectată			X
6.2.8. Treptele cabinei	Inspecție vizuală	(a)	Treaptă nesigură	X		
			Stabilitate insuficientă		X	
		(b)	Treaptă aflată într-o stare susceptibilă de a provoca utilizatorilor răniri		X	
6.2.9. Alte instalații și echipamente interioare și exterioare	Inspecție vizuală	(a)	Fixarea altor instalații sau echipamente defectuoasă		X	
		(b)	Accesorii sau echipamente neconforme cu cerințele*1)	X		
			Piese montate riscă să producă răniri; siguranța este afectată		X	
		(c)	Neetanșeitarea echipamentelor hidraulice	X		
			Pierdere foarte mare de materiale periculoase		X	
6.2.10. Apărători de noroi (aripi), dispozitive antiîmproșcare	Inspecție vizuală	(a)	Absente, slăbite sau foarte corodate	X		
			Riscă să producă răniri; riscă să cadă		X	
		(b)	Distanță insuficientă față de anvelope/roți (dispozitivele antiîmproșcare)	X		
			Distanță insuficientă față de anvelope/roți (apărători de noroi)		X	
		(c)	Neconformitate cu cerințele*1)	X		
			Acoperire insuficientă a benzii de rulare a anvelopelor		X	
7. ALTE ECHIPAMENTE						
7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere						
7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală	(a)	Punctul de fixare deteriorat excesiv		X	
			Stabilitate afectată			X
		(b)	Fixarea slăbită		X	
7.1.2. Starea centurilor de siguranță/cataramelor	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Centura de siguranță obligatorie absentă sau nemontată		X	
		(b)	Centură de siguranță deteriorată	X		
			Orice tăietură sau semn de supratensionare		X	
		(c)	Centură de siguranță neconformă cu cerințele*1)		X	
		(d)	Deteriorarea sau funcționarea incorectă a cataramei centurii de siguranță		X	
		(e)	Deteriorarea sau funcționarea incorectă a retractoarei centurii de siguranță		X	

7.1.3. Limitatorul sarcinii la centura de siguranță	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a)	Lipsa evidentă sau nepotrivirea limitatorului sarcinii cu vehiculul în cauză		X	
		(b)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a)	Lipsa evidentă a dispozitivului de pretensionare sau nepotrivirea acestuia cu vehiculul		X	
		(b)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.1.5. Airbaguri	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a)	Lipsa evidentă a airbagurilor sau nepotrivirea acestora cu vehiculul		X	
		(b)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
		(c)	Airbag în mod evident nefuncțional		X	
7.1.6. Sisteme SRS	Inspecție vizuală a MIL și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a)	Martorul indicator de defecțiuni al SRS indică o funcționare defectuoasă a sistemului		X	
		(b)	Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.2. Extinctor (X)*2	Inspecție vizuală	(a)	Absent		X	
		(b)	Neconformitate cu cerințele*1) Dacă este obligatoriu (de exemplu, pentru taxiuri, autobuze, autocare etc.)	X		X
7.3. Încuietori și dispozitiv antifurt	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Dispozitivul este defect și nu împiedică conducerea vehiculului	X		
		(b)	Defect Închidere sau blocare inopinată		X	X
7.4. Triunghi reflectorizant (dacă este obligatoriu) (X)*2	Inspecție vizuală	(a)	Absent sau incomplet	X		
		(b)	Neconformitate cu cerințele*1)	X		
7.5. Trusă de prim ajutor (dacă este obligatorie) (X)*2	Inspecție vizuală		Lipsă, incompletă sau neconformă cu cerințele*1)	X		
7.6. Cală (cale) de roată (prisme) (dacă sunt obligatorii) (X)*2	Inspecție vizuală		Lipsă sau în stare precară, stabilitate insuficientă sau dimensiune prea mică		X	
7.7. Dispozitive de avertizare acustică	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Nu funcționează corespunzător Complet nefuncționale	X		X
		(b)	Comandă nesigură	X		
		(c)	Neconformitate cu cerințele*1) Sunetul emis riscă să fie confundat cu cel al sirenelor oficiale	X		X
7.8. Vitezometru	Inspecție vizuală sau prin acționare în timpul unui control în trafic sau prin mijloace electronice	(a)	Nemontat conform cerințelor*1) Lipsește (în cazul în care este prevăzut)	X		X
		(b)	Funcționare defectuoasă Nu funcționează deloc	X		X
		(c)	Insuficient iluminat Nu poate fi iluminat	X		X

7.9. Tahograf (dacă este prevăzut din construcție/obligatoriu)	Inspecție vizuală	(a) Nemontat conform cerințelor*1)	X	
		(b) Nefuncțional	X	
		(c) Sigilii defecte sau absente	X	
		(d) Placă de instalare absentă, ilizibilă sau expirată	X	
		(e) Falsificare sau manipulare evidentă	X	
		(f) Mărimea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare	X	
7.10. Dispozitiv limitator de viteză (dacă este prevăzut/necesar) (+E)	Inspecție vizuală și prin acționare dacă echipamentul este disponibil	(a) Nemontat conform cerințelor*1)	X	
		(b) Evident nefuncțional	X	
		(c) Limita de viteză incorect fixată (dacă este verificată)	X	
		(d) Sigilii defecte sau absente	X	
		(e) Placă lipsă sau ilizibilă	X	
		(f) Dimensiunea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare	X	
7.11. Odometru (dacă este disponibil) (X)*2)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Manipulare evidentă (fraudă) pentru a reduce kilometrajul sau pentru a reprezenta în mod greșit kilometrajul unui vehicul	X	
		(b) Nefuncționare evidentă	X	
7.12. Sistemul de control electronic al stabilității (ESC), dacă este prevăzut/obligatoriu (X)*2)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	(a) Senzorii de viteză roată lipsă sau deteriorați	X	
		(b) Instalație electrică deteriorată	X	
		(c) Alte componente sunt absente sau deteriorate	X	
		(d) Deteriorare sau nefuncționare corespunzătoare a comutatorului	X	
		(e) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al ESC indică funcționarea defectuoasă a sistemului	X	
		(f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului	X	
8. ELEMENTE POLUANTE				
8.1. Zgomot				
8.1.1 Sistem de eliminare a zgomotului (+E)	Evaluare subiectivă (doar dacă inspectorul nu consideră că nivelul de zgomot este la limita acceptată, situație în care poate fi efectuată o măsurare a zgomotului emis de un vehicul staționar cu ajutorul unui sonometru)	(a) Nivelurile sonore depășesc nivelurile maxime permise de cerințe*1)	X	
		(b) O parte a sistemului de suprimare a zgomotului fixată necorespunzător, este deteriorată, montată incorect, lipsă sau alterată în mod evident și poate afecta nivelurile de zgomot	X	
		Risc foarte mare de desprindere		X
8.2. Gaze de evacuare				
8.2.1. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin scânteie				
8.2.1.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală	(a) Echipamentul de control al gazelor montat de constructor este absent, modificat sau evident defect	X	
		(b) Scurgeri de gaze care ar afecta măsurătorile emisiilor	X	
		(c) MIL nu urmează secvența corectă	X	

8.2.1.2. Emisii de gaze (E)	- Pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro V (*7):	(a) Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de constructor	X
	- Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele*1 sau citirea OBD. Testul țevii de eșapament reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare. Pe baza evaluării echivalenței și ținând seama de legislația privind omologarea de tip, statele membre pot autoriza utilizarea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe	(b) Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc: (i) pentru vehiculele care nu sunt controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor: - 4,5%; sau - 3,5%, în funcție de data primei înmatriculări sau a primei utilizări, specificată în cerințe*1; (ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor: - la ralanti: 0,5%; - la turație ridicată la ralanti: 0,3%; sau - la ralanti: 0,3% (*7) - la turație ridicată la ralanti: 0,2 %, în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe*1	X
	- Pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 6 și Euro VI (*8):	(c) Coeficientul lambda nu se încadrează în seria de valori de $1 \pm 0,03$ sau nu este conform cu specificațiile producătorului	X
	- Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare conform cerințelor*1 sau prin citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe*1	(d) Citirea OBD indică o funcționare defectuoasă semnificativă	X
	- Măsurătorile nu se aplică în cazul motoarelor în doi timpi	(e) Măsurătorile prin teledetecție indică o neconformitate semnificativă	X
	- Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de testare		
8.2.2. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin compresie			
8.2.2.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală	(a) Echipamentul de control al emisiilor instalat de constructor este absent sau în mod evident defect	X
		(b) Scurgeri de gaze care ar afecta măsurătorile emisiilor	X
		(c) MIL nu urmează secvența corectă	X
		(d) Reactiv insuficient, după caz	X
8.2.2.2. Opacitate	- Pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro V (*7):	(a) Pentru vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe*1 opacitatea depășește nivelul înregistrat pe placa constructorului aplicată pe vehicul	X
Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exonerate de această obligație	- 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 sau citirea OBD. Testul țevii de eșapament reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare. Pe baza evaluării echivalenței, statele membre pot autoriza utilizarea OBD în conformitate cu		

recomandările producătorului și cu alte cerințe - Pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 6 și Euro VI (*8): - 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 sau citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe*1)				
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.	(b) Dacă această informație nu este disponibilă sau cerințele*1) 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*1) sau înmatriculate ori puse în circulație pentru prima oară după data menționată în cerințe*1): 1,5 m ⁻¹ (*9); sau 0,7 m ⁻¹ (*10)	X		
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 se purjează prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă.		X		
Procedura de încercare: 1. Motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să se afle la turația de ralanti înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele diesel ale	(c) Măsurătorile prin teledetecție indică o neconformitate semnificativă	X		

vehiculelor grele, aceasta înseamnă să se aștepte cel puțin 10 secunde după eliberarea pedalei de accelerație.

2. Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerație liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată complet, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă) dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim al pompei de injecție.

3. În timpul fiecărui ciclu de accelerație liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de constructor ori, 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 din categoriile M(2), M(3) N(2) și N(3), trebuie să fie de cel puțin două secunde.

4. Un vehicul poate fi respins doar dacă media aritmetică a cel puțin ultimelor trei cicluri de accelerație 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 încercare.

5. Pentru a evita testările inutile, statele membre pot respinge vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerație liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mari decât valorile limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre pot admite vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerație liberă sau după ciclurile de purjare sunt

		semnificativ mai mici decât valorile limită. Ca alternativă, măsurători prin utilizarea echipamentului de teledetecție și confirmate de metode standard de testare.				
8.4. Alte elemente legate de mediu						
8.4.1. Scurgeri de lichide			Orice scurgere excesivă de lichid, în afară de apă, care poate afecta negativ mediul înconjurător sau care reprezintă un factor de risc în ce privește siguranța altor participanți la trafic		X	
			Formare constantă de picături, care constituie un risc foarte mare			X
9. INSPECȚII SUPPLEMENTARE PRIVIND VEHICULELE DIN CATEGORIILE M(2) ȘI M(3) PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI						
9.1. Ușile						
9.1.1. Uși de intrare și ieșire	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Funcționare defectuoasă		X	
		(b)	Stare deteriorată	X		
			Poate provoca răniri		X	
		(c)	Comandă urgentă defectă		X	
		(d)	Comanda la distanță a ușilor sau dispozitive de avertizare defecte		X	
9.1.2. Ieșiri de urgență	Inspecție vizuală și în timpul funcționării (dacă este cazul)	(a)	Funcționare defectuoasă		X	
		(b)	Indicatoare ilizibile pentru ieșirile de urgență	X		
			Indicatoare lipsă pentru ieșirile de urgență		X	
		(c)	Lipsa ciocanului pentru spart geamurile	X		
		(d)	Acces blocat		X	
9.2. Sistem de dezaburire și degivrare (X)*2)	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Funcționare necorespunzătoare	X		
			Afectează funcționarea în siguranță a vehiculului		X	
		(b)	Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul		X	
			Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul			X
		(c)	Degivrare defectă (dacă este obligatorie)		X	
9.3. Sistem de ventilație și de încălzire (X)*2)	Inspecție vizuală și prin acționare	(a)	Funcționare defectuoasă	X		
			Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord		X	
		(b)	Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul		X	
			Pericol la adresa sănătății persoanelor aflate în autovehicul			X
9.4. Scaune						
9.4.1. Scaune pentru călători (inclusiv scaune pentru personalul însoțitor și sisteme de siguranță pentru copii, atunci când este cazul)	Inspecție vizuală		Strapontine (dacă sunt permise) neautomate	X		
			Blochează o ieșire de urgență		X	

9.4.2. Scaunul conducătorului auto (cerințe suplimentare)	Inspecție vizuală	(a) Dispozitive speciale defecte, cum ar fi protecția antireflexie	X		
		Câmpul vizual diminuat		X	
		(b) Protecție pentru conducătorul auto nesigură	X		
		Poate provoca răniri		X	
9.5. Iluminatul interior și dispozitivele de ghidare (X)*2)	Inspecție vizuală și prin activare	Dispozitiv defectuos	X		
		Nu funcționează deloc		X	
9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare	Inspecție vizuală	(a) Podea nesigură		X	
		Stabilitate afectată			X
		(b) Bare sau mânere de susținere defecte	X		
		Fixate necorespunzător sau inutilizabile		X	
9.7. Scări și trepte (atunci când este cazul)	Inspecție vizuală și prin activare	(a) Stare deteriorată	X		
		Avariate		X	
		Stabilitate afectată			X
		(b) Funcționare necorespunzătoare a scărilor retractabile		X	
9.8. Sistem de comunicare cu călătorii (X)*2)	Inspecție vizuală și prin acționare	Sistem defect	X		
		Nu funcționează deloc		X	
9.9. Notificări (X)*2)	Inspecție vizuală	(a) Notificări lipsă, eronate sau ilizibile	X		
		Informații false		X	
9.10. Cerințe privind transportul copiilor (X)*2)					
9.10.1. Ușile	Inspecție vizuală	Siguranța ușilor neconformă cu cerințele*1) privind acest tip de transport		X	
9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă	X		
9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă (X)*2)					
9.11.1. Uși, rampe și lifturi	Inspecție vizuală și prin activare	(a) Funcționare defectuoasă	X		
		Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X	
		(b) Stare deteriorată	X		
		Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri		X	
		(c) Comandă (comenzi) defectă (defecte)	X		
		Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X	
		(d) Dispozitiv(e) de avertizare defect(e)	X		
		Nu funcționează deloc		X	
9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant	Inspecție vizuală și prin activare, dacă este cazul	(a) Funcționare defectuoasă	X		
		Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X	
		(b) Stare deteriorată	X		
		Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri		X	
		(c) Comandă (comenzi) defectă (defecte)	X		
		Funcționarea în condiții de siguranță este afectată		X	

9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă		X	
--	-------------------	---	--	---	--

(*1) Eficiența procentuală a frânării se calculează divizând efortul total de frânare obținut la aplicarea frânei cu greutatea vehiculului sau, în cazul semiremorcilor, cu suma maselor pe punte, și multiplicând apoi rezultatul cu 100.

(*2) Categoriile de vehicule care nu fac obiectul prezentei directive sunt incluse în scop de orientare.

(*3) 48% pentru vehiculele neechipate cu ABS sau cu omologare de tip dinainte de 1 octombrie 1991.

(*4) 45% pentru vehiculele înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă.

(*5) 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.

(*6) 2,2 m/sp pentru vehiculele din categoriile N(1), N(2) și N(3).

(*7) Omologare de tip în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 1 (Euro 5), Directiva 88/77/CEE și Directiva 2005/55/CE.

(*8) Omologare de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 2 (Euro 6) și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (Euro VI).

(*9) Omologare de tip în conformitate cu limitele de la rândul B secțiunea 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE; rândul B1, B2 sau C secțiunea 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE sau înmatriculate pentru prima dată ori puse în circulație după 1 iulie 2008.

(*10) Omologat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 2 (Euro 6). Omologare de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (Euro VI).

NOTA:

*1) "Cerințele" sunt stabilite în omologarea de tip la data omologării, a primei înmatriculări sau a primei puneri în circulație, precum și de obligațiile privind postechiparea sau de dreptul intern al țării de înmatriculare. Aceste motive de respingere se aplică numai în cazul în care a fost verificată conformitatea cu cerințele.

*2) X identifică elementele referitoare la starea vehiculului și la caracterul adecvat al utilizării acestuia pe carosabil, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică.

*3) Modificare nesigură înseamnă o modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere a vehiculului sau cu efecte disproporționate asupra mediului.

E Pentru verificarea acestui element trebuie utilizat un echipament.

La data de 20-05-2018 Anexa nr. 1b) a fost modificată de ANEXELE din 31 mai 2017, publicate în MONITORUL OFICIAL nr. 455 bis din 19 iunie 2017

Anexa nr. 1c)

Verificări suplimentare pentru vehiculele agreate pentru transportul anumitor mărfuri periculoase

Font 7

Nr. crt.	Element verificat	Metoda de control	Defectele constatate pentru respingere	Cod defect		
				DMi	DMA	DP
1.	Cablaje instalație electrică	Inspecție vizuală (pentru zonele accesibile) Se aplică vehiculelor EX/III, FL, OX, AT.	a) Conductorii nu sunt izolați în mod corespunzător b) Circuitele nu sunt protejate prin elemente următoarelor circuite: - de la baterie la sistemele de pornire la rece și de oprire a motorului - de la baterie la alternator - de la alternator la cutia cu elemente fuzibile sau disjunctoare - de la baterie la demarorul motorului - de la baterie la cutia de comandă a sistemului de frânare de încetinire dacă acesta este electric sau electromagnetic - de la baterie la mecanismul electric de ridicare a axei c) Cablurile electrice nu sunt atașate sigur sau sunt plasate astfel încât conductorii nu sunt protejați corespunzător împotriva solicitărilor mecanice și/sau termice.			X X X
2.	Întreprupător principal al bateriei (general)	Inspecție vizuală Se aplică vehiculelor EX/III, FL.	a) întreprupătorul principal al bateriei (general) nu funcționează sau lipsește. b) În cazul în care întreprupătorul principal este de tip monopolar, acesta nu este montat pe conductorul de alimentare (aceasta condiție se aplică doar vehiculelor înmatriculate pentru prima dată după 1 iulie 2005). c) Dispozitivul de comandă din cabina care permite deconectarea și reconectarea întreprupătorului general nu funcționează sau lipsește. d) Dispozitivul de comanda din cabina nu este semnalizat distinct sau nu este ușor accesibil.			X X X X

			e) Dispozitivul de comanda din cabina nu este protejat împotriva acționării involuntare, fie cu un capac de protecție, fie cu un dispozitiv de comandă cu mișcare dublă.	X
			f) În cazul în care este montat un dispozitiv de comandă suplimentar, acesta nu este identificat în mod distinct sau nu este protejat împotriva unei manevrări involuntare.	X
3.	Baterii de acumulatori	Inspekție vizuală Se aplica vehiculelor EX/II EX/III, FL.	a) Bornele bateriei nu sunt izolate electric sau nu sunt acoperite de capacul izolator al cutiei. b) Bateriile nu sunt fixate într-o cutie bine ventilate (în cazul în care bateriile nu sunt situate în compartimentul motorului).	X X
4.	Instalația electrică din spatele cabinei	Inspekție vizuală (pentru zonele accesibile) Se aplica vehiculelor EX/III, FL.	a) Conductorii situați în spatele cabinei conducătorului auto nu sunt protejați împotriva șocurilor, abraziunii și frecării în timpul utilizării normale a vehiculului (excepție fac cablurile senzorilor dispozitivelor ABS care nu necesită protecție suplimentară). b) Becurile din spatele cabinei au dulie filetată. c) Conexiunile electrice dintre autovehicule și remorci nu sunt concepute astfel încât să împiedice orice deconectare accidentală.	X X X
5.	Cabina	Inspekție vizuală Se aplica vehiculelor OX.	a) toate ferestrele din spatele cabinei sau din scut (dacă este montat) nu sunt închise ermetic ori nu sunt realizate din sticlă securizată, b) între cisternă și cabina sau scut (data este montat) nu există un spațiu liber de cel puțin 150 mm.	X X
6.	Rezervoare de combustibil	Inspekție vizuală Se aplica vehiculelor EX/II, EX/III, FL, OX.	a) În caz de scurgere combustibilul poate să vină în contact cu părțile încălzite ale vehiculului sau cu încărcătura. b) Rezervoarele de benzine nu sunt echipate cu dispozitiv antiflacără eficient, care să se adapteze la orificiul de umplere, sau cu un dispozitiv care permite menținerea acestui orificiu închis ermetic.	X X
7.	Sistem de evacuare	Inspekție vizuală (pentru zonele accesibile) Se aplică vehiculelor EX/II EX/III, FL.	a) Sistemul de evacuare (inclusiv tubulatura de evacuare) nu este îndreptat sau protejat astfel încât să se evite orice pericol pentru încărcătura ca urmare a încălzirii ori aprinderii. b) Părțile sistemului de evacuare situate direct sub rezervorul de combustibil (diesel) nu se găsesc la o distanță de cel puțin 100 mm de acesta sau nu sunt protejate printr-un ecran termic.	X X

La data de 20-05-2018 Anexa nr. 1c) a fost modificată de ANEXELE din 31 mai 2017, publicate în MONITORUL OFICIAL nr. 455 bis din 19 iunie 2017

Anexa nr. 1d)

I. Principii de arimare a încărcăturii

1. Arimarea încărcăturii suportă următoarele forte care rezultă din accelerări/decelerări ale vehiculului:

- în direcția de mers: de 0,8 ori greutatea încărcăturii; și
- în direcție laterală: de 0,5 ori greutatea încărcăturii; și
- împotriva direcției de mers: de 0,5 ori greutatea încărcăturii;
- și, în general, trebuie să prevină înclinarea sau bascularea încărcăturii.

2. Distribuirea încărcăturii ia în considerare sarcinile maxime autorizate pe punte, precum și sarcinile minime necesare pe punte în limitele masei maxime autorizate a vehiculului, în conformitate cu dispozițiile legale privind greutatea și dimensiunile vehiculelor.

3. La arimarea încărcăturii se iau în considerare cerințele aplicabile pentru rezistența anumitor componente ale vehiculului, precum peretele frontal, peretele lateral, pereții din spate, stâlpii de susținere sau punctele de ancorare, atunci când aceste elemente se utilizează pentru arimarea încărcăturii.

4. Pentru arimarea încărcăturii se pot folosi una, mai multe sau o combinație între următoarele metode de arimare:

- zăvorâre;
- blocare (locală/generală);
- ancorare directă;

– frecare.

5. Standarde aplicabile:

Standardul	Obiect
- EN 12195-1	Calculul forțelor de ancorare
- EN 12640	Puncte de ancorare
- EN 12642	Rezistența structurii caroseriei vehiculului
- EN 12195-2	Chingi de ancorare fabricate din fibre artificiale
- EN 12195-3	Lanțuri de ancorare
- EN 12195-4	Cabluri de ancorare din fibre de oțel
- ISO 1161, ISO 1496	Container ISO
- EN 283	Cutii mobile
- EN 12641	Prelate
- EUMOS 40511	Prăjini - stâlpi de susținere
- EUMOS 40509	Ambalaj de transport

II. Inspecția arimării încărcăturii

1. Clasificarea deficiențelor

Deficiențele sunt clasificate în una dintre următoarele categorii de deficiențe:

- deficiențe minore: este vorba despre o deficiență minoră atunci când încărcătura a fost arimată în mod corespunzător, dar ar putea fi indicată o recomandare privind siguranța;
- deficiențe majore: este vorba despre o deficiență majoră în cazul în care încărcătura nu a fost arimată suficient de bine și este posibilă o deplasare sau o răsturnare a încărcăturii ori a unor părți din aceasta;
- deficiență periculoasă: este vorba despre o deficiență periculoasă atunci când siguranța traficului este amenințată de un pericol direct provocat de riscul de pierdere a încărcăturii sau a unei părți a acesteia, de un risc direct legat de încărcătură sau de punerea imediată în pericol a persoanelor.

Atunci când există mai multe deficiențe, transportul este clasificat în conformitate cu deficiența din grupul celor mai grave deficiențe. În cazul în care există mai multe deficiențe, având în vedere că este de așteptat ca efectele bazate pe o combinație a acestor deficiențe să se consolideze reciproc, transportul se clasifică în următoarea categorie de deficiențe ca gravitate.

2. Metodele de control

Metoda de control este o evaluare vizuală a utilizării adecvate a măsurilor corespunzătoare în măsura necesară pentru arimarea încărcăturii și/sau măsurarea forțelor de tensionare, calcularea eficienței arimării și verificarea certificatelor, după caz.

3. Clasificarea deficiențelor

Tabelul 1 stabilește norme care pot fi aplicate în cursul unui control al arimării încărcăturii pentru a se stabili dacă starea transportului este acceptabilă.

Clasificarea deficiențelor se determină, după caz, pe baza clasificărilor stabilite la punctul 1 din prezentul capitol. Valorile precizate în tabelul de mai jos sunt orientative și ar trebui să fie considerate ca atare pentru determinarea categoriei de deficiență, având în vedere circumstanțele specifice - mai ales în funcție de natura încărcăturii - și la discreția inspectorului.

În cazul unui transport care intră sub incidența Directivei 95/50/CE a Consiliului din 6 octombrie 1995 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase, se pot aplica cerințe mai specifice.

Font 9

Aspect	Deficiențe	Clasificarea deficiențelor		
		Minoră	Majoră	Periculoasă
A	Ambalajul de transport nu permite arimarea adecvată a încărcăturii	La latitudinea inspectorului		
B	Una sau mai multe unități de încărcătură nu sunt poziționate corespunzător	La latitudinea inspectorului		

C	Vehiculul nu este adecvat încărcăturii (deficiență diferită de cele enumerate la punctul 10)	La latitudinea inspectorului		
D	Deficiente evidente ale suprastructurii vehiculului (deficiență diferită de cele enumerate la punctul 10)	La latitudinea inspectorului		
10.	Caracterul adecvat al vehiculului			
10.1.	Peretele frontal (dacă este utilizat pentru arimarea încărcăturii)			
10.1.1	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii sau deformată		X	
	Piesă fisurată, care poate afecta integritatea compartimentului de marfă			X
10.1.2	Rezistență insuficientă (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		X	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			X
10.2.	Pereții laterali (dacă sunt utilizați pentru arimarea încărcăturii)			
10.2.1	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii, deformată, stare nesatisfăcătoare a balamalelor sau a dispozitivelor de închidere		X	
	Piesă fisurată; balamale sau dispozitive de închidere absente sau nefuncționale			X
10.2.2	Rezistență insuficientă a suportului (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		X	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			X
10.2.3	Panourile pereților laterali, stare nesatisfăcătoare		X	
	Piesă fisurată			X
10.3.	Peretele posterior (dacă este utilizat pentru arimarea încărcăturii)			
10.3.1	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii, deformată, stare nesatisfăcătoare a balamalelor sau a dispozitivelor de închidere		X	
	Piesă fisurată; balamale sau dispozitive de închidere absente sau nefuncționale			X
10.3.2	Rezistență insuficientă (certificat sau etichetă, dacă este cazul)		X	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			X
10.4.	Stâlpi de susținere (dacă sunt utilizați pentru arimarea încărcăturii)			
10.4.1	Piesă slăbită, deteriorată din cauza ruginii sau deformată ori fixată insuficient pe vehicul		X	
	Piesă fisurată; fixare instabilă pe vehicul			X
10.4.2	Rezistență insuficientă sau deficiență de proiectare		X	
	Înălțime insuficientă față de încărcătura transportată			X
10.5.	Puncte de ancorare (dacă sunt utilizate pentru arimarea încărcăturii)			
10.5.1	Stare nesatisfăcătoare sau deficiență de proiectare		X	

	Nu poate rezista forțelor de ancorare necesare		X
10.5.2	Număr insuficient	X	
	Număr insuficient pentru a rezista forțelor de ancorare necesare		X
10.6.	Structuri speciale necesare (dacă sunt utilizate pentru arimarea încărcăturii)		
10.6.1	Stare nesatisfăcătoare, deteriorată	X	
	Piesă fisurată; nu poate rezista forțelor de reținere		X
10.6.2	Inadecvate pentru încărcătura transportată	X	
	Lipsă		X
10.7.	Podea (dacă este utilizată pentru arimarea încărcăturii)		
10.7.1	Stare nesatisfăcătoare, deteriorată	X	
	Piesă fisurată; Nu poate susține încărcătura		X
10.7.2	Coeficient de încărcare insuficient	X	
	Nu poate susține încărcătura		X
20.	Metode de arimare		
20.1.	Zăvorâre, blocare și ancorare directă		
20.1.1	Arimarea directă a încărcăturii (blocare)		
20.1.1.1	Distanță prea mare până la peretele frontal, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii	X	
	Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		X
20.1.1.2	Distanță laterală prea mare până la peretele lateral, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii	X	
	Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		X
20.1.1.3	Distanță prea mare până la peretele posterior, dacă este utilizat pentru arimarea directă a încărcăturii	X	
	Peste 15 cm și pericol de penetrare a peretelui		X
20.1.2.	Dispozitive de arimare precum șine pentru arimare, grinzi de arimare, plăci și pene de arimare în față, în lateral și în spate		
20.1.2.1	Fixare necorespunzătoare pe vehicul	X	
	Fixare insuficientă		X
	Nu pot rezista forțelor de reținere, slabe		X
20.1.2.2	Fixare neadecvată	X	
	Fixare insuficientă		X
	Complet ineficiente		X
20.1.2.3	Echipamentul de arimare nu este suficient de adecvat	X	
	Echipamentul de arimare este complet inadecvat		X
20.1.2.4	Metoda aleasă pentru arimarea ambalajului nu este optimă	X	

	Metoda aleasă este complet inadecvată			X
20.1.3.	Arimare directă cu plase și prelate			
20.1.3.1	Starea plaselor și a prelatelor (eticheta lipsește/ este deteriorată, însă dispozitivul se află încă în stare bună)	X		
	Dispozitivele de reținere a încărcăturii sunt deteriorate		X	
	Dispozitivele de reținere a încărcăturii sunt grav deteriorate și nu mai sunt adecvate pentru utilizare			X
20.1.3.2	Rezistență insuficientă a plaselor și a prelatelor		X	
	Capacitate mai mică de 2/3 din forțele de reținere necesare			X
20.1.3.3	Strângere insuficientă a plaselor și a prelatelor		X	
	Strângerea nu este capabilă să suporte 2/3 din forțele de reținere necesare			X
20.1.3.4	Plasele și prelatele nu sunt suficient de adecvate pentru fixarea încărcăturii		X	
	Complet inadecvate			X
20.1.4.	Separarea și umplerea unităților de încărcare sau a spațiilor libere			
20.1.4.1	Caracterul inadecvat al unității de separare și umplere		X	
	Separare sau spații libere prea mari			X
20.1.5.	Ancorarea directă (orizontală, transversală, diagonală, cu chingi și carabine de ancorare)			
20.1.5.1	Forța de fixare necesară inadecvată		X	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			X
20.2.	Arimare prin frecare			
20.2.1.	Atingerea forței de reținere necesare			
20.2.1.1	Forța de reținere necesară inadecvată		X	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			X
20.3.	Dispozitive utilizate de arimare a încărcăturii			
20.3.1.	Caracterul inadecvat al dispozitivelor de arimare a încărcăturii		X	
	Dispozitiv complet inadecvat			X
20.3.2.	Eticheta (de exemplu, pe placă/remorca supusă testării) lipsește/este deteriorată, dar dispozitivul încă în stare bună	X		
	Eticheta (de exemplu, pe placă/remorca supusă testării) lipsește/este deteriorată, dar dispozitivul este foarte deteriorat		X	
20.3.3.	Dispozitivele de arimare a încărcăturii sunt deteriorate		X	
	Dispozitivele de arimare a încărcăturii sunt grav deteriorate și nu mai sunt adecvate pentru utilizare			X

20.3.4.	Trolii de ancorare incorect utilizate		X	
	Trolii de ancorare defecte			X
20.3.5.	Utilizarea greșită a dispozitivelor de arimare a încărcăturii (de exemplu, absența apărătoarelor pentru margini)		X	
	Utilizare defectuoasă a dispozitivelor de arimare a încărcăturii (de exemplu, noduri)			X
20.3.6.	Fixare inadecvată a dispozitivelor de reținere a încărcăturii		X	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			X
20.4.	Echipamente suplimentare (de exemplu, covorașe antiderapante, apărătoare pentru margini, glisiere)			
20.4.1.	Utilizarea unui echipament inadecvat	X		
	Utilizarea de echipamente inadecvate sau defecte		X	
	Utilizarea unor echipamente complet inadecvate			X
20.5.	Transportul de materiale vrac, ușoare și mobile			
20.5.1.	Materiale în vrac luate de vânt în cursul deplasării vehiculului pe carosabil care riscă să distragă atenția participanților la trafic		X	
	Prezintă pericol pentru trafic			X
20.5.2.	Materiale în vrac care nu sunt fixate în mod adecvat		X	
	Pierderea încărcăturii prezintă pericol pentru trafic			X
20.5.3.	Bunuri ușoare neacoperite		X	
	Pierderea încărcăturii prezintă pericol pentru trafic			X
20.6.	Transportul de lemn rotund			
20.6.1.	Materialul transportat (bușteni) este parțial mobil			X
20.6.2.	Forța de reținere a unității de încărcare inadecvată		X	
	Mai puțin de 2/3 din forța necesară			X
30.	Încărcătură complet nearimată			X

La data de 20-05-2018 Actul a fost completat de ANEXELE din 31 mai 2017, publicate în MONITORUL OFICIAL nr. 455 bis din 19 iunie 2017

Anexa nr. 1e)

Ministerul Transportului
 Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier
 Inspectoratul Regional

RAPORT DE CONTROL TEHNIC ÎN TRAFIC

CUPRINZÂND O LISTĂ A PUNCTELOR CARE FAC OBIECTUL CONTROLULUI

Control tehnic în trafic: inițial [] și;

Control tehnic în trafic: mai detaliat []

1. Locul controlului tehnic în trafic

2. Data

3. Ora

4. Simbolul de naționalitate și numărul de înmatriculare ale vehiculului...

5. Identificarea vehiculului/numărul NIV (numărul de identificare a vehiculului).....

6. Categoria vehiculului

a) [] N(2)*a) (peste 3,5 t la 12 t) e) [] M(2)*a) [>9 locuri *b) până la 5 t]

b) [] N(3)*a) (peste 12 t) f) [] M(3)*a) [>9 locuri *b) peste 5 t]

- c) O(3)*a) (peste 3,5 t - 10 t) g) T5
d) O(4)*a) (peste 10 t) h) Altă categorie de vehicule
(precizați)

7. Citirea odometrului la momentul efectuării controlului

8. Întreprinderea care efectuează transportul

(a) Denumire și adresă.....

(b) Numărul licenței comunitare*c) [Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și
(CE) nr. 1073/2009]

9. Numele conducătorului auto

10. Lista de control:

	Verificat*d)	Necomform*e)
0. Identificare*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1. Sistem de frânare*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Direcție*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Vizibilitate*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Echipamentul de iluminat și sistemul electric*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Punți, jante, anvelope, suspensie*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Șasiu și accesorii șasiu*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Alte echipamente inclusiv tahograf și dispozitiv limitator de viteză*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M(2) și M(3)*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Arimarea încărcăturii*f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Rezultatul controlului:		
- Conform	<input type="checkbox"/>	
- Neconform	<input type="checkbox"/>	
- Imobilizarea vehiculului care reprezintă deficiențe periculoase	<input type="checkbox"/>	

12. Diverse/observații:.....

13. Autoritatea/inspectorul care a efectuat controlul

Semnătura:

Autoritatea/inspectorul

Conducătorul auto

.....

.....

Observații:

(a) Categoria de vehicule, stabilită conform legislației în vigoare;

(b) Numărul de scaune, inclusiv scaunul conducătorului auto;

(c) Dacă informația este disponibilă;

(d) "Verificat" înseamnă că a fost verificat cel puțin unul sau mai multe
dintre elementele de control din acest grup enumerate în

anexele nr. 1b)-1d) la OMTI nr. 995/2011, cu modificările și
completările ulterioare;

(e) Elementele neconforme cu deficiente indicate pe verso;

(f) Metode de control al deficiențelor și de clasificare a acestora în
conformitate cu anexele nr. 1b)-1d) la OMTI nr. 995/2011, cu
modificările și completările ulterioare.

Font 7

0. IDENTIFICARE VEHICUL	2. DIRECȚIE	4.8. Catadioptri, marcaje de vizibilitate și plăcuțe de marcaj spate	7. ALTE ECHIPAMENTE
0.1 Plăcuțe de înmatriculare	2.1. Stare mecanică	4.8.1 Stare	7.1. Centuri de siguranță
0.2 Identificarea vehiculului/șasiu/număr de serie	2.1.1 Starea mecanismului de direcție	4.8.2 Conformitate cu cerințele	catarama și sisteme de reținere
1. SISTEM DE FRÂNARE	2.1.2 Fixarea casetei de direcție	4.9. Martori obligatorii pentru	7.1.1 Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor
1.1 Stare mecanică și funcționare	2.1.3 Starea conexiunilor sistemului de direcție	4.9.1 Echipamentul de iluminare	afere
1.1.1 Pivotal pedalei frânei de serviciu	2.1.4 Funcționarea conexiunilor sistemului de direcție	4.9.2 Stare și funcționare	7.2. Starea centurilor de siguranță și a cataramelor
1.1.2 Starea pedalei și cursa dispozitivului de acționare a frânei	2.1.5 Servodirecție	4.10. Conformitate cu cerințele	afere
1.1.3 Pompă de vacuum sau compresorul și rezervoarele	2.2. Volan, coloană de direcție și bară de direcție	4.11. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă	7.1.2 Dispozitiv limitator al sarcinii centurilor de siguranță
1.1.4 Manometru sau indicator pentru presiune scăzută	2.2.1 Starea volanului	4.12. Instalatie electrică	7.1.3 Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare
1.1.5 Supapă de comandă a frânei cu acționare manuală	2.2.2 Coloana de direcție și amortizare de direcție	4.12. Dispozitive reflectorizante și lămpi facultative	7.1.4 Airbaguri
1.1.6 Activator frână de staționare levier de comandă, mecanism cu clichet frână de staționare, frână de staționare electrică	2.3. Joc direcție	4.13. Baterie de acumulatori	7.1.5 Sisteme SRS
1.1.7 Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, reglatoare de presiune etc.)	2.4. Aliniament roți	5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE	7.1.6 Stingător
	2.5. Platformă cu punte directoare pentru remorci	5.1. Punți	7.2. Încuietori și dispozitiv antifurt
	3. VIZIBILITATE	5.1.1 Punți	7.3. Triunghi reflectorizant
	3.1. Câmpul vizual	5.1.2 Fuzete	7.4. Trusa de prim ajutor
	3.2. Starea geamurilor	5.1.3 Rulmenți roată	7.5. Cale de roată (prisme)
	3.3. Oglinzile retrovizoare	5.2. Jante și anvelope	
	3.4. Ștergătoare de parbriz	5.2.1 Butuc	
		5.2.2 Jante	

1.1.8	Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)	3.5.	Spălătoare de parbriz	5.2.3	Anvelope	7.6.	Dispozitive de avertizare acustică
1.1.9	Acumulator, rezervor de presiune	3.6.	Sistem de dezaburire	5.3.	Sistemul de suspensie	7.7.	Vitezometru
1.1.10	Servomecanism frână, cilindru principal (pentru sisteme hidraulice)	4.	LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE, ECHIPAMENTE ELECTRICE	5.3.1	Arcuri și stabilizatori	7.8.	Tahograf
1.1.11	Conducte de frână rigide	4.1.	Faruri	5.3.2	Amortizoare	7.9.	Dispozitiv limitator de viteză
1.1.12	Furtunuri flexibile de frână	4.1.1	Stare și funcționare	5.3.3	Tuburi pentru arborele cardanic, brațe suspensie dreapta față, braț triunghiular și brațe suspensie	7.10.	Odometru
1.1.13	Garnituri și plăcuțe de frână	4.1.2	Aliniere	5.3.4	Articulațiile suspensiei	7.11.	Sistem de control electronic al stabilității (ESC)
1.1.14	Tamburi și discuri de frână	4.1.3	Comutare	5.3.5	Suspensie pneumatică	8.	ELEMENTE POLUANTE
1.1.15	Cabluri de frână, levier și conexiuni, tije de acționare	4.1.4	Conformitate cu cerințele	6.	ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU	8.1.	Sistem de eliminare a zgomotului
1.1.16	Servomotoare frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	4.1.5	Dispozitive de corectare a orientării farurilor	6.1.	Șasiu sau cadru și accesorii	8.2.	Gaze de evacuare
1.1.17	Regulator automat al frânării în funcție de sarcină	4.1.6	Dispozitiv de curățare a farurilor	6.1.1	Stare generală	8.2.1	Emisiile motoarelor cu aprindere prin scânteie
1.1.18	Dispozitive și indicatori de reglare a jocului	4.2.	Lămpi de poziție față și spate, lămpi laterale de gabarit, lămpi de contur și lămpi de zi	6.1.2	Țevi de evacuare, amortizoare de zgomot	8.2.1.1	Echipament de control al gazelor de evacuare
1.1.19	Frână de încetinire (dacă este prevăzută din construcție sau obligatorie)	4.2.1	Stare și funcționare	6.1.3	Rezervor și conducte de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru încălzire)	8.2.1.2	Emisii de gaze
1.1.20	Acționare automată a frânelor remorcii	4.2.2	Comutare	6.1.4	Bare de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate	8.2.2.	Emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie
1.1.21	Sistem de frânare complet	4.2.3	Conformitate cu cerințe	6.1.5	Suport pentru roata de rezervă	8.2.2.1	Echipament de control al gazelor de evacuare
1.1.22	Racorduri diagnoză	4.3.	Lămpi de stop	6.1.6	Mecanism de cuplare și echipament de remorcare	8.2.2.2	Opacitate
1.1.23	Frânare inerțială	4.3.1	Stare și funcționare	6.1.7	Transmisie	8.4.	Alte elemente legate de mediu
1.2.	Performanța și eficiența frânei de serviciu	4.3.2	Comutare	6.1.8	Suport motor	8.4.1.	Scurgeri de lichide
1.2.1.	Performanță	4.4.	Lămpi de semnalizare direcție și de avarie	6.1.9	Performanța motorului	9.	INSPECȚII SUPLIMENTARE PRIVIND VEHICULELE DE TRANSPORT DE CĂLĂTORI DIN CATEGORIILE M(2); M(3)
1.2.2.	Eficiență	4.4.1	Stare și funcționare	6.2.	Cabină conducător auto și caroserie	9.1.	Ușile
1.3.	Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență)	4.4.2	Comutare	6.2.1	Stare	9.1.1	Uși de intrare și ieșire
1.3.1.	Performanță	4.4.3	Conformitate cu cerințele	6.2.2	Montare	9.1.2	Ieșiri de urgență
1.3.2.	Eficiență	4.4.4	Frecvență semnal luminos	6.2.3	Uși și dispozitive de închidere a ușilor	9.2.	Sisteme de dezaburire și de degivrare
1.4	Performanța frânei de staționare	4.5.	Lămpi de ceață față și spate	6.2.4	Podare	9.3.	Sisteme de ventilație și de încălzire
1.4.1	Performanță	4.5.1	Stare și funcționare	6.2.5	Scaunul conducătorului auto	9.4.	Scaune
1.4.2.	Eficiență	4.5.2	Aliniere	6.2.6	Alte scaune	9.4.1	Scaune pentru călători
1.5.	Performanță frânei de încetinire	4.5.3	Comutare	6.2.7	Comenzi de conducere	9.4.2	Scaunul conducătorului auto
1.6.	Sistem de frânare cu antiblocare	4.6.	Lămpi de marșarier	6.2.8	Treptele cabinei	9.5.	Iluminat și dispozitiv de ghidare
1.7.	Sistem electronic de frânare (EBS)	4.7.	Lampă de iluminare a plăcuței de înmatriculare	6.2.9	Alte instalații și echipamente interioare și exterioare	9.6.	Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare
1.8.	Lichid de frână	4.7.1	Stare și funcționare	6.2.10	Dispozitive antiîmproscare	9.7.	Scări și trepte
		4.7.2	Conformitate cu cerințele			9.8.	Sistem de comunicare cu călătorii
						9.9.	Notificări
						9.10.	Cerințe privind transportul copiilor
						9.10.1.	Ușile
						9.10.2.	Echipamente de semnalizare și speciale
						9.11.	Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă
						9.11.1.	Uși, rampe și lifturi
						9.11.2.	Sistemul de blocare a scaunului rulant
						9.11.3.	Echipamente de semnalizare și speciale

La data de 20-05-2018 Actul a fost completat de ANEXELE din 31 mai 2017, publicate în MONITORUL OFICIAL nr. 455 bis din 19 iunie 2017

Anexa nr. 1f)

FORMULAR STANDARD PENTRU RAPORTAREA CĂTRE COMISIE

Formularul standard trebuie întocmit într-un format care să poată fi prelucrat prin mijloace informatice și trebuie transmis prin mijloace electronice utilizând soțuri birotice standard.

Fiecare stat membru întocmește:

- un singur tabel recapitulativ; și
- pentru fiecare țară de înmatriculare a vehiculelor controlate în cadrul unui control mai detaliat, un tabel detaliat separat cu informații despre deficiențele verificate și identificate pentru fiecare categorie de vehicule.

Tabel sintetic al tuturor controalelor (inițiale și mai detaliate)

Font 7

Statul membru	de exemplu:	Perioada de	anul [X]	până în	anul [X+1]
raportor:	Belgia	raportare			

Categoria vehiculului:	N(2)	N(3)		M(2)		M(3)		O(3)		O(4)		T(5)		Alte categorii (opțional)	
Tara de înmatriculare	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor	Numărul vehiculelor
	late	neconforme*1	late	neconforme	late	neconforme	late	neconforme	late	neconforme	late	neconforme	late	neconforme	late
Belgia															
Bulgaria															
Republica Cehă															
Danemarca															
Germania															
Estonia															
Irlanda															
Grecia															
Spania															
Franța															
Croația															
Italia															
Cipru															
Letonia															
Lituania															
Luxemburg															
Ungaria															
Malta															
Tările de Jos															
Austria															
Polonia															
Portugalia															
România															
Slovenia															

Țara de	de	PERIOADA:	01/anul	până	12/anul
înmatriculare:	exemplu:	de la	[x]	la	[x+1]
	Bulgaria				
Numele țării de înmatriculare a vehiculului					

Categoria vehiculului:	N(2)	N(3)	M(2)	M(3)	O(3)	O(4)	T(5)	Alte categorii (optional)
	Numărul vehicu- lelor contro- late	Numărul vehicu- lelor contro- late	Numărul vehicu- lelor contro- late	Numărul vehicu- lelor contro- late	Numărul vehicu- lelor contro- late	Numărul vehicu- lelor contro- late	Numărul vehicu- lelor contro- late	Numărul vehicu- lelor contro- late

Detalierea defecțiunii

	Verifi- cate	Necon- forme	Verifi- cate	Necon- forme	Verifi- cate	Necon- forme	Verifi- cate	Necon- forme	Verifi- cate	Necon- forme	Verifi- cate	Necon- forme	Verifi- cate	Necon- forme	Verifi- cate	Necon- forme
0. Identifi- care																
1. Sistemul de frânare																
2. Direcție																
3. Vizibili- tate																
4. Echipa- mentul de iluminat și sistemul electric																
5. Punți, jante, anvelope, suspensie																
6. Șasiu și accesorii șasiu																
7. Alte echipamente, inclusiv tahograf și dispozitive limitatoare de viteză																
8. Elemente poluante, inclusiv emisii și scurgeri de combustibil și/sau ulei																
9. Inspecții suplimentare la vehiculele din categoriile M(2)/M(3)																
10. Arimarea încărcăturii																

Detalii ale defecțiunilor (suplimentar)

(*13) Transpus prin Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260. 30.9.2008. p. 13), astfel cum a fost modificată, printre altele, prin Directiva 2012/45/UE a Comisiei (JO L 332, 4.12.2012. p. 18).

(*14) Directiva 95/50/CE a Consiliului din 6 octombrie 1995 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L. 249, 17.10.1995, p. 35).

TABEL DE CONCORDANȚĂ DIRECTIVA 2014/47/UE

Actul normativ comunitar ce urmează a fi transpus în legislația națională:

Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE

Actul normativ național care transpune actul comunitar sau care asigură aplicarea:

- Hotărârea nr. 69/2012 privind stabilirea încălcărilor cu caracter contravențional ale prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și ale normelor de aplicare a acesteia, precum și a sancțiunilor contravenționale și a altor măsuri aferente aplicabile în cazul constatării încălcărilor;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul nr. 995/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind modul de efectuare a inspecțiilor și controlului asupra transporturilor rutiere, a activităților conexe acestora, a activității centrelor de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, a activității școlilor de conducători auto și a activității instructorilor auto autorizați și pentru modificarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 1.058/2007 pentru aprobarea Normelor metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

Font 7

Art. pct.	Prevederi	Pct.	Prevederi	Observații
	Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE		Actul normativ național de transpunere	Observații
Art. 1,	Articolul 1 - Obiect	Pct. 1 din	1. Articolul 23 se modifică și va avea următorul cuprins:	
Art. 2	În scopul ameliorării siguranței rutiere și a protecției mediului, prezenta directivă stabilește cerințe minime pentru un regim al controalelor tehnice în trafic aplicate vehiculelor comerciale care circulă pe teritoriul statelor membre.	proiectul de modificare a OMTI nr. 995/2011	"Art. 23. - (1) Prezenta secțiune stabilește cerințele aplicate la efectuarea controalelor tehnice în trafic ale vehiculelor comerciale care circulă pe drumurile publice din România cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h aparținând următoarelor categorii:	
	Articolul 2 - Domeniu de aplicare		a) autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și a bagajelor lor, care au, în afara locului pe scaunul conducătorului auto, mai mult de opt locuri pe scaune - categoriile M(2) și M(3);	
	(1) Prezenta directivă se aplică vehiculelor comerciale cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h aparținând următoarelor categorii, astfel cum sunt definite în Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului (1) și în Directiva 2007/46/CE:		b) autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone - categoriile N(2) și N(3);	
	(a) autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor care au, în afara locului pe scaunul conducătorului auto, mai mult de opt locuri pe scaune - categoriile M(2) și M(3);		c) remorci și semiremorci concepute și construite pentru transportul de mărfuri sau persoane, precum și pentru cazarea persoanelor și cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone - categoriile O(3) și O(4);	
	(b) autovehicule concepute și construite		d) tractoare cu roți cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h;	
			e) ansambluri de vehicule cu masa totală	

	<p>în principal pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone - categoriile N(2) și N(3);</p> <p>(c) remorci concepute și construite pentru transportul de mărfuri sau persoane, precum și pentru cazarea persoanelor, și cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone - categoriile O(3) și O(4);</p> <p>(d) tractoare cu roți din categoria T(5) utilizate în principal pe drumurile publice, în activități comerciale de transport rutier de marfa, cu viteză maximă prin construcție mai mare de 40 km/h.</p> <p>(2) Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului statelor membre de a efectua controale tehnice în trafic asupra vehiculelor care nu intră sub incidența prezentei directive, cum ar fi vehiculele comerciale ușoare din categoria N(1) a căror masă maximă nu depășește 3,5 tone, și de a verifica alte aspecte ale transportului rutier și ale siguranței rutiere sau de a efectua controale în alte locuri decât pe drumurile publice. Nicio dispoziție din prezenta directivă nu împiedică statele membre să limiteze utilizarea unui anumit tip de vehicule la anumite părți din rețeaua sa rutieră pe motive de siguranță rutieră.</p>		<p>maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, formate din autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mică de 3,5 tone - categoria N(1) și o remorcă sau semiremorcă din categoria O."</p>	
Art. 3	<p>Articolul 3 - Definiții</p> <p>Următoarele definiții se aplică numai în sensul prezentei directive:</p> <p>1. "vehicul" înseamnă orice autovehicul care nu circulă pe șine sau remorca sa;</p> <p>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;</p> <p>3. "remorcă" înseamnă orice vehicul cu roți și fără autopropulsie, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;</p> <p>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;</p> <p>5. "încărcătură" înseamnă toate bunurile care ar fi în mod normal plasate în sau pe partea de vehicul destinată să transporte o sarcină și care nu sunt fixate permanent pe acesta, inclusiv obiectele din dispozitive de transport, cum ar fi lăzile, cutiile mobile sau containerele, plasate pe vehicule;</p> <p>6. "vehicul comercial" înseamnă un autovehicul împreună cu remorca sau semiremorca sa, utilizat în principal pentru transportul de mărfuri sau de pasageri în scopuri comerciale, precum transportul pentru terți și în contul terților sau transport pe cont propriu sau în alte scopuri profesionale;</p> <p>7. "vehicul înmatriculat într-un stat membru" înseamnă un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru;</p> <p>8. "deținător al unui certificat de</p>	<p>Pot. 2 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011</p>	<p>2. Articolul 25 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>"Art. 25. - În sensul reglementărilor prezentei secțiuni, termenii de mai jos au următorul înțeles:</p> <p>a) "vehicul" înseamnă orice autovehicul care nu circulă pe șine, remorca sau semiremorca sa;</p> <p>b) "autovehicul" înseamnă orice vehicul cu motor și pe roți care se deplasează prin propriile mijloace, cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;</p> <p>c) "remorcă" înseamnă orice vehicul cu roți și fără autopropulsie, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;</p> <p>d) "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;</p> <p>e) "încărcătură" înseamnă toate bunurile care ar fi în mod normal plasate în sau pe partea de vehicul destinată să transporte o sarcină și care nu sunt fixate permanent pe acesta, inclusiv obiectele din dispozitive de transport, cum ar fi lăzile, cutiile mobile sau containerele, plasate pe vehicule;</p> <p>f) "vehicul comercial" înseamnă un autovehicul împreună cu remorca sau semiremorca sa, utilizat în principal pentru transportul de mărfuri sau de pasageri în scopuri comerciale, precum transportul pentru terți și în contul terților sau transport pe cont propriu sau în alte scopuri profesionale;</p> <p>g) "vehicul înmatriculat într-un stat membru" înseamnă un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru;</p> <p>h) "deținător al unui certificat de înmatriculare" înseamnă persoana fizică sau juridică pe al cărei nume este înmatriculat</p>	

<p>înmatriculare" înseamnă persoana fizică sau juridică pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;</p> <p>9. "întreprindere" înseamnă o întreprindere astfel cum este definită la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009;</p> <p>10. "control tehnic în trafic" înseamnă un control tehnic inopinat al vehiculelor comerciale efectuat de autoritățile competente ale unui stat membru sau sub supravegherea directă a acestora;</p> <p>11. "drum public" înseamnă un drum de utilitate publică generală, precum drumurile locale, regionale sau naționale, șoselele, drumurile expres sau autostrăzile;</p> <p>12. "inspecție tehnică" înseamnă o inspecție în conformitate cu articolul 3 punctul 9 din Directiva 2014/45/UE;</p> <p>13. "certificat de inspecție tehnică" înseamnă un raport al inspecției tehnice eliberat de autoritatea competentă sau de un centru de inspecție care conține rezultatul inspecției tehnice;</p> <p>14. "autoritate competentă" înseamnă o autoritate sau un organism public abilitat de un stat membru de a fi responsabil cu administrarea sistemului de control tehnic în trafic, inclusiv, dacă este cazul, cu efectuarea unor astfel de controale;</p> <p>15. "inspector" înseamnă o persoană autorizată de un stat membru sau de autoritatea competentă a acestuia să efectueze controale tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate;</p> <p>16. "deficiențe" se referă la defecțiuni tehnice și alte situații de neconformitate constatate în timpul unui control tehnic în trafic;</p> <p>17. "control tehnic în trafic concertat" înseamnă un control tehnic în trafic întreprins în comun de autoritățile competente din două sau mai multe state membre;</p> <p>18. "operator" înseamnă o persoană fizică sau juridică care exploatează vehiculul în calitate de proprietar sau este autorizat să exploateze vehiculul de către proprietarul acestuia;</p> <p>19. "unitate mobilă de control" înseamnă un sistem transportabil de echipamente de inspecție necesare pentru efectuarea de controale tehnice în trafic mai detaliate, operat de inspecții competente pentru a realiza controale tehnice în trafic mai detaliate;</p> <p>20. "facilitate de control tehnic în trafic desemnată" înseamnă o zonă fixă pentru efectuarea controalelor tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate care poate fi echipată și cu echipamente de inspecție instalate permanent.</p>	<p>vehiculul;</p> <p>i) "întreprindere" înseamnă o întreprindere astfel cum este definită la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009;</p> <p>j) "control tehnic în trafic" înseamnă un control tehnic inopinat al vehiculelor comerciale efectuat de I.S.C.T.R.;</p> <p>k) "drum public" înseamnă un drum de utilitate publică generală, precum drumurile locale, regionale sau naționale, șoselele, drumurile expres sau autostrăzile;</p> <p>l) "inspecție tehnică" înseamnă o inspecție în conformitate cu RNTR 1;</p> <p>m) "certificat de inspecție tehnică periodică" înseamnă un raport al inspecției tehnice periodice eliberat de autoritatea competentă în domeniul ITP sau de o stație de inspecție tehnică periodică, care conține rezultatul inspecției tehnice periodice; în România, autoritatea competentă în sensul acestei definiții este R.A.R.;</p> <p>n) "autoritate competentă" înseamnă o autoritate sau un organism public abilitat de un stat membru de a fi responsabil cu administrarea sistemului de control tehnic în trafic, inclusiv, dacă este cazul, cu efectuarea unor astfel de controale; în România, pentru controlul tehnic al vehiculelor ce fac obiectul prezentului ordin de ministru, autoritatea competentă este I.S.C.T.R.;</p> <p>o) "inspector" înseamnă o persoană autorizată să efectueze controale tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate;</p> <p>p) "deficiențe" se referă la defecțiuni tehnice și alte situații de neconformitate constatate în timpul unui control tehnic în trafic;</p> <p>q) "control tehnic în trafic concertat" înseamnă un control tehnic în trafic întreprins în comun de autoritățile competente din două sau mai multe state membre;</p> <p>r) "operator" înseamnă o persoană fizică sau juridică care exploatează vehiculul în calitate de proprietar sau este autorizat să exploateze vehiculul de către proprietarul acestuia;</p> <p>s) "unitate mobilă de control" înseamnă un sistem transportabil de echipamente de inspecție necesare pentru efectuarea de controale tehnice în trafic mai detaliate, operat de inspecții competente pentru a realiza controale tehnice în trafic mai detaliate;</p> <p>t) "facilitate de control tehnic în trafic desemnată" înseamnă o zonă fixă pentru efectuarea controalelor tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate care poate fi echipată și cu echipamente de inspecție instalate permanent;</p> <p>u) "Acordul de la Viena" înseamnă Acordul privind adoptarea de condiții uniforme pentru inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor rutiere și recunoașterea reciprocă a acestor inspecții, încheiat la Viena la 13 noiembrie 1997, ratificat de România prin Ordonanța Guvernului nr. 76/1998, aprobată prin Legea nr. 7/1999;</p> <p>v) "inspecția tehnică periodică internațională" reprezintă controlul conformității vehiculelor înmatriculate în alte state cu cerințele tehnice referitoare la inspecția tehnică periodică</p>
---	---

			internațională, prevăzute în regulile anexate la Acordul de la Viena."
Art. 4	Articolul 4 - Sistemul de control tehnic în trafic Sistemul de control tehnic în trafic include controalele tehnice în trafic inițiale menționate la articolul 10 alineatul (1) și controalele tehnice în trafic mai detaliate menționate la articolul 10 alineatul (2).	Pct. 3 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	3. Articolul 26 se modifică și va avea următorul cuprins: "(1) Control tehnic în trafic include controalele tehnice în trafic inițiale și controalele tehnice în trafic mai detaliate. (3) Aparatura utilizată la CTT trebuie să îndeplinească condițiile precizate în RNTTR 1."
Art. 5, alin. 1) și (2)	Articolul 5 - Procentul de vehicule care trebuie controlate (1) Pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a), (b) și (c), numărul total de controale tehnice în trafic inițiale în Uniune în fiecare an calendaristic corespunde unei proporții de cel puțin 5 % din numărul total al acestor vehicule care sunt înmatriculate în statele membre. (2) Fiecare stat membru depune eforturi pentru a efectua un număr adecvat de controale tehnice în trafic inițiale, proporțional cu numărul total de astfel de vehicule care sunt înmatriculate pe teritoriul său.	Pct. 4 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	4. Articolul 27 se modifică și va avea următorul cuprins: "Art. 27. - (1) Pentru vehiculele menționate la art. 23 alin. (1) lit. a) - c), numărul total de controale tehnice în trafic inițiale în Uniunea Europeană în fiecare an calendaristic corespunde unei proporții de cel puțin 5 % din numărul total al acestor vehicule care sunt înmatriculate în statele membre. (2) I.S.C.T.R. depune eforturi pentru a efectua un număr adecvat de controale tehnice în trafic inițiale, proporțional cu numărul total de astfel de vehicule care sunt înmatriculate în România, astfel încât la nivelul Uniunii Europene să fie îndeplinite prevederile alin. (1)."
Art. 5, alin. (3)	Articolul 5 - Procentul de vehicule care trebuie controlate (3) Informațiile referitoare la vehiculele verificate sunt comunicate Comisiei în conformitate cu articolul 20 alineatul (1).	Pct. 9 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	9. După articolul 32, se introduc patru noi articole, articolele 32 ¹ - 32 ⁴ , cu următorul cuprins: "Art. 32 ⁴ - (1) R.A.R. comunică Comisiei Europene la fiecare 2 ani, înainte de 31 martie, datele colectate referitoare la ultimii doi ani calendaristici și referitoare la vehiculele controlate pe teritoriul național. Respectivele date indică: a) numărul de vehicule controlate; b) categoria de vehicule controlate; c) țara de înmatriculare a fiecărui vehicul controlat; d) în cazul controalelor mai detaliate, părțile verificate și elementele cu deficiențe, în conformitate cu punctul 10 din anexa nr. 1e). (2) În acest scop, I.S.C.T.R. transmite R.A.R. la fiecare 2 ani, înainte de data de 15 februarie, datele colectate privind controalele tehnice în trafic pentru cei 2 ani precedenți, prevăzute la alin. (1), în formatul stabilit prin normele detaliate adoptate de Comisia Europeană, potrivit art. 20 alin. (2) din Directiva 2014/47/UE. Până la adoptarea de către Comisie a normelor detaliate, se utilizează formularul standard de raportare prevăzut în anexa nr. 1f). (3) În cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru al Uniunii Europene care a constatat defecțiuni majore și/sau periculoase la un vehicul utilitar înmatriculat în România a solicitat I.S.C.T.R. să ia măsuri împotriva contravenientului, I.S.C.T.R. va comunica autorității respective măsurile luate. În acest scop, I.S.C.T.R. comunică R.A.R. datele privind vehiculele respective. R.A.R. ia măsurile prevăzute de legislația în vigoare, pe care le comunică I.S.C.T.R. (4) În scopul monitorizării activității stațiilor ITP și a inspectorilor tehnici, I.S.C.T.R. pune la dispoziția R.A.R.

			informații privind vehiculele rutiere la care au fost constatate defecțiuni majore și/sau periculoase."	
Art. 6	<p>Articolul 6 - Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc</p> <p>Pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a), (b) și (c), statele membre asigură introducerea în sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc instituit în temeiul articolului 9 din Directiva 2006/22/CE a informațiilor privind numărul și gravitatea deficiențelor, stabilite în anexa II și, după caz, în anexa III, constatate la vehicule exploatare de întreprinderi individuale.</p> <p>Pentru a atribui fiecărei întreprinderi un profil de risc, statele membre pot folosi criteriile stabilite în anexa I. Aceste informații se utilizează pentru a verifica mai riguroasă și mai frecventă a întreprinderilor cu un grad de risc ridicat. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc este administrat de autoritățile competente din statele membre. În vederea punerii în aplicare a primului paragraf, statul membru de înmatriculare folosește informația primită de la alte state membre în temeiul articolului 18 alineatul (1). Statele membre pot permite inspecții tehnice suplimentare voluntare. Informațiile privind conformitatea cu cerințele tehnice aferente circulației pe drumurile publice obținute din inspecțiile voluntare pot fi avute în vedere pentru a îmbunătăți profilul de risc al unei întreprinderi.</p>	<p>Pct. 5 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011</p>	<p>5. Articolul 28 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>"Art. 28. - (1) Până la data de 20 mai 2019, I.S.C.T.R. introduce vehiculele pentru care a fost efectuat CTT în sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc, prevăzut la art. 15 din Norma metodologică privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1058/2007, cu modificările și completările ulterioare, prin raportarea informațiilor privind numărul și gravitatea deficiențelor, stabilite în anexele nr. 1b), 1c) și/sau 1d), constatate la vehicule verificate. Pentru a atribui fiecărei întreprinderi și fiecărui vehicul un profil de risc, se vor utiliza criteriile stabilite în anexa nr. 1a).</p> <p>(2) Aceste informații se utilizează pentru verificarea mai riguroasă și mai frecventă a întreprinderilor și vehiculelor cu un grad de risc ridicat. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc este administrat de I.S.C.T.R.</p> <p>(3) În vederea clasificării pe grade de risc conform alin. (1), se utilizează și informațiile primite de la alte state membre ale Uniunii Europene referitoare la CTT."</p>	
Art. 7 alin. (1)	<p>Articolul 7 - Responsabilități</p> <p>(1) Statele membre solicită ca certificatul de inspecție tehnică aferent celei mai recente inspecții tehnice periodice sau o copie a acestuia sau, în cazul unui certificat de inspecție tehnică electronic, o copie certificată a certificatului sau un original al acestuia și raportul întocmit cu ocazia celui mai recent control tehnic în trafic să fie păstrate la bordul vehiculului, dacă sunt disponibile. Statele membre pot permite autorităților lor să accepte dovezi electronice ale unor astfel de inspecții, atunci când informații în acest sens sunt accesibile.</p>	<p>Pct. 3 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011</p>	<p>3. Articolul 26 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>.....</p> <p>(4) Certificatul de inspecție tehnică periodică aferent celei mai recente inspecții tehnice periodice sau o copie a acestuia sau, în cazul unui certificat de inspecție tehnică electronic, o copie certificată a certificatului sau un original al acestuia și raportul întocmit cu ocazia celui mai recent control tehnic în trafic trebuie să fie păstrate la bordul vehiculului. Inspectorii acceptă și dovezi electronice ale unor astfel de inspecții, atunci când informații în acest sens sunt accesibile.</p>	
Art. 7 alin. (2)	<p>Articolul 7 - Responsabilități</p> <p>(2) Statele membre solicită întreprinderilor și conducătorilor unui vehicul supus unui control tehnic în trafic să coopereze cu inspectorii și să ofere acces la vehicul, la piesele acestuia și la întreaga documentația relevantă în scopul efectuării controlului</p>	<p>Pct. 3 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011</p>	<p>3. Articolul 26 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>.....</p> <p>(2) Pentru efectuarea CTT, reprezentanții întreprinderilor și conducătorii auto cooperează cu inspectorii și oferă acces la vehicul, la piesele acestuia și la întreaga documentație relevantă în scopul efectuării controlului.</p>	
Art. 7 alin. (3)	<p>Articolul 7 - Responsabilități</p> <p>(3) Statele membre se asigură că responsabilitățile întreprinderilor de a-și menține vehiculele într-o stare de</p>		<p>Nu este necesară transpunerea.</p>	<p>Legislația națională în vigoare conține prevederi în acest sens. A se vedea art. 71 și 72</p>

	siguranță și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice sunt definite, fără a aduce atingere responsabilităților conducătorilor acestor vehicule.			din OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, precum și art. 133 lit. a) și 134 lit. b) din Normele aprobate prin OMTI nr. 980/2011, cu modificările și completările ulterioare.
Art. 8	<p>Articolul 8 - Inspectorii</p> <p>(1) Inspectorii se abțin de la orice fel de discriminare pe considerente care țin de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare ori de punerea în circulație a vehiculului atunci când selectează vehiculul pentru un control tehnic în trafic și când efectuează controlul</p> <p>(2) Atunci când efectuează un control tehnic în trafic, inspectorul este liber de orice conflict de interese care ar putea influența imparțialitatea și obiectivitatea deciziilor sale</p> <p>(3) Recompensa pentru inspectorii nu este direct legată de rezultatele controalelor tehnice în trafic inițiale sau mai detaliate.</p> <p>(4) Controalele tehnice în trafic mai detaliate sunt efectuate de inspectorii care îndeplinesc cerințele minime de competență și de formare stabilite la articolul 13 și în anexa IV din Directiva 2014/45/UE. Statele membre pot să prevadă ca inspectorii care efectuează controale în facilități de control tehnic în trafic desemnate sau care utilizează unități de control mobile să îndeplinească aceste cerințe sau cerințe echivalente aprobate de autoritatea competentă.</p>	Pct. 6 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	<p>6. Articolul 29 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>"29. - (1) În vederea efectuării unui CTT inițial, inspectorii pot alege cu prioritate vehiculele exploatare de întreprinderi cu un profil de risc ridicat sau vehicule clasificate cu un profil de risc ridicat, în conformitate cu art. 16 din Norma metodologică privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1058/2007, cu modificările și completările ulterioare. Vehiculele pot fi selectate pentru control și aleatoriu sau atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră sau pentru mediu.</p> <p>(2) Selectarea vehiculelor pentru CTT se efectuează fără discriminare bazate pe considerente care țin de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare ori de punerea în circulație a vehiculului, ținându-se seama de necesitatea reducerii la minimum a costurilor și întârzierilor provocate conducătorilor auto și/sau operatorilor economici.</p> <p>(3) Atunci când efectuează un control tehnic în trafic, inspectorul nu trebuie să intre în niciun conflict de interese care ar putea influența imparțialitatea și obiectivitatea deciziilor sale.</p> <p>(4) Salarizarea inspectorilor nu este direct legată de rezultatele controalelor tehnice în trafic inițiale sau mai detaliate.</p> <p>(5) Controalele tehnice în trafic mai detaliate, realizate în facilități de control tehnic în trafic desemnate sau prin utilizarea unităților mobile de control, sunt efectuate de inspectorii atestați conform prevederilor RNTR 1."</p>	
Art. 9	<p>Articolul 9 - Selectarea vehiculelor pentru controlul tehnic inițial în trafic</p> <p>Atunci când identifică vehicule care urmează a fi supuse unui control tehnic în trafic inițial, inspectorii pot alege cu prioritate vehiculele exploatare de întreprinderi cu un profil de risc ridicat, astfel cum se menționează în Directiva 2006/22/CE. Vehiculele pot fi selectate pentru control și aleatoriu sau atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră sau pentru mediu.</p>	Pct. 6 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	<p>6. Articolul 29 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>"Art. 29. - (1) În vederea efectuării unui CTT inițial, inspectorii pot alege cu prioritate vehiculele exploatare de întreprinderi cu un profil de risc ridicat sau vehicule clasificate cu un profil de risc ridicat, în conformitate cu art. 16 din Norma metodologică privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1058/2007, cu modificările și completările ulterioare. Vehiculele pot fi selectate pentru control și aleatoriu sau atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța</p>	

			rutieră sau pentru mediu."
Art. 10	<p>Articolul 10 - Conținutul și metodele controalelor tehnice în trafic</p> <p>(1) Statele membre se asigură că vehiculele selectate în conformitate cu articolul 9 sunt supuse unui control tehnic în trafic inițial</p> <p>La fiecare control tehnic în trafic inițial al unui vehicul, inspectorul:</p> <p>(a) verifică cel mai recent certificat de inspecție tehnică și cel mai recent raport de control tehnic în trafic, dacă sunt disponibile, păstrate la bord, sau dovezile electronice ale acestora în conformitate cu articolul 7</p> <p>alineatul (1);</p> <p>(b) efectuează o evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului;</p> <p>(c) poate efectua o evaluare vizuală a arimării încărcăturii vehiculului în conformitate cu articolul 13;</p> <p>(d) poate efectua verificări tehnice prin orice metodă pe care o consideră adecvată. Aceste verificări tehnice se pot efectua pentru a justifica o decizie de a supune vehiculul unui control tehnic în trafic mai detaliat sau de a solicita ca deficiențele să fie remediate fără întârziere în conformitate cu articolul 14</p> <p>alineatul (1).</p> <p>Inspectorul verifică dacă toate deficiențele indicate în raportul de control tehnic în trafic anterior au fost remediate.</p> <p>(2) Pe baza rezultatului inspecției inițiale, inspectorul decide dacă vehiculul sau remorca acestuia ar trebui supuse unui control tehnic în trafic mai detaliat.</p> <p>(3) Un control tehnic în trafic mai detaliat acoperă elementele enumerate în anexa II care sunt considerate necesare și relevante, având în vedere în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a jantelor, a șasiului și a elementelor poluante și metodele recomandate aplicabile verificării acelor elemente.</p>	<p>Pct. 7 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011</p>	<p>6. Articolul 30 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>"Art. 30. - (1) Vehiculele selectate în conformitate cu art. 29 sunt supuse unui control tehnic în trafic inițial. La fiecare control tehnic în trafic inițial al unui vehicul, inspectorul:</p> <p>a) verifică cel mai recent certificat de inspecție tehnică periodică și cel mai recent raport de control tehnic în trafic, dacă sunt disponibile, păstrate la bord. Inspectorii pot accepta dovezi electronice ale unor astfel de inspecții, atunci când informații în acest sens sunt accesibile. Pentru vehiculele înmatriculate în celelalte state care au ratificat Acordul de la Viena, cu excepția statelor membre ale Uniunii Europene, este obligatorie prezentarea certificatului de ITPI, cu excepția cazului în care în statul respectiv este utilizat certificatul național de inspecție tehnică periodică în locul certificatului de ITPI;</p> <p>b) efectuează o evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului;</p> <p>c) poate efectua o evaluare vizuală a arimării încărcăturii vehiculului în conformitate cu prevederile legale în vigoare;</p> <p>d) poate efectua verificări tehnice prin orice metodă pe care o consideră adecvată. Aceste verificări tehnice se pot efectua pentru a justifica o decizie de a supune vehiculul unui control tehnic în trafic mai detaliat sau de a solicita ca deficiențele să fie remediate fără întârziere în conformitate cu prevederile legale în vigoare;</p> <p>(2) Inspectorul verifică dacă toate deficiențele indicate în raportul de control tehnic în trafic anterior au fost remediate.</p> <p>(3) În cazul în care un certificat de inspecție tehnică periodică sau un raport de control tehnic în trafic demonstrează că în cursul ultimelor trei luni a fost controlat unul dintre elementele enumerate în anexa (nr. 1b), inspectorul nu controlează elementul respectiv, cu excepția cazurilor în care un astfel de control este justificat de existența unei deficiențe evidente.</p> <p>(4) Pe baza rezultatului inspecției inițiale, inspectorul decide dacă vehiculul sau remorca, respectiv semiremorca acestuia ar trebui supuse unui control tehnic în trafic mai detaliat.</p> <p>(6) Dacă un control mai detaliat urmează să fie efectuat într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori într-o reprezentanță R.A.R. sau într-o facilitată de control tehnic în trafic desemnată, acesta trebuie efectuat cât mai curând posibil, în unul dintre cele mai apropiate stații sau reprezentanțe sau în una dintre cele mai apropiate facilități de control tehnic în trafic desemnate.</p> <p>(7) Unitățile mobile de control și facilitățile de control tehnic în trafic desemnate includ echipamente adecvate pentru efectuarea unui control tehnic în trafic mai detaliat, printre care echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a eficienței frânării, a direcției, a suspensiei și a elementelor poluante ale</p>

			<p>vehiculului, după caz. Atunci când unitățile mobile de control sau facilitățile de control tehnic în trafic desemnate nu includ echipamente necesare pentru verificarea unui element indicat la controlul inițial, vehiculul este trimis la o facilitate de control sau într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori într-o reprezentanță R.A.R. la care se poate efectua o verificare detaliată a elementului respectiv.</p> <p>(8) Un control tehnic în trafic mai detaliat acoperă elementele enumerate în anexa nr. 1b) care sunt considerate necesare și relevante, având în vedere în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a jantelor, a șasiului și a elementelor poluante și metodele recomandate aplicabile verificării acelor elemente.</p> <p>(9) În vederea efectuării unei inspecții mai detaliate într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori într-o reprezentanță R.A.R., echipajul de control al I.S.C.T.R. va însoți vehiculul care face obiectul controlului la stația de inspecție tehnică periodică autorizată ori la reprezentanța R.A.R. situată în apropiere.</p> <p>(10) Conducătorul auto are obligația să deplaseze vehiculul care face obiectul controlului, însoțit de echipajul de control al I.S.C.T.R., la stația de inspecție tehnică periodică autorizată ori la reprezentanța R.A.R., în vederea efectuării unui control mai detaliat.</p> <p>(11) Echipajul de control al I.S.C.T.R. va solicita stației de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanței R.A.R., efectuarea unui control mai detaliat în conformitate cu procedura de inspecție tehnică periodică prevăzută în RNTR 1.</p> <p>(12) În cazul în care, în urma unui control mai detaliat, efectuat într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanță R.A.R, au fost identificate deficiențe, utilizatorul vehiculului trebuie să plătească stației de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanței R.A.R. contravaloarea verificărilor respective.</p> <p>(13) În cazul în care, în urma unui control mai detaliat, efectuat într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanță R.A.R, nu au fost identificate deficiențe, I.S.C.T.R. plătește stației de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanței R.A.R. contravaloarea verificărilor respective."</p>
Art. 11	<p>Articolul 11 - Instalațiile de control</p> <p>(1) Un control tehnic în trafic mai detaliat se efectuează cu ajutorul unei unități mobile de control sau al unei facilități de control tehnic în trafic desemnate sau într-un centru de inspecție astfel cum se menționează în Directiva 2014/45/UE.</p> <p>(2) Dacă un control mai detaliat urmează să fie efectuat într-un centru de inspecție sau într-o facilitate de control tehnic în trafic desemnată, acesta trebuie efectuat cât mai curând posibil, în unul dintre cele mai apropiate centre sau în una dintre cele mai apropiate centre sau facilități practice.</p>	<p>Pct. 7 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011</p>	<p>7. Articolul 30 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>.....</p> <p>(5) Un control tehnic în trafic mai detaliat se efectuează cu ajutorul unei unități mobile de control, al unei facilități de control tehnic în trafic desemnate sau într-o stație de inspecție tehnică autorizată ori într-o reprezentanță R.A.R.</p> <p>(6) Dacă un control mai detaliat urmează să fie efectuat într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori într-o reprezentanță R.A.R. sau într-o facilitate de control tehnic în trafic desemnată, acesta trebuie efectuat cât mai curând posibil, în unul dintre cele mai apropiate stații sau reprezentanțe sau în una dintre cele mai</p>

	<p>(3) Unitățile mobile de control și facilitățile de control tehnic în trafic desemnate includ echipamente adecvate pentru efectuarea unui control tehnic în trafic mai detaliat, printre care echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a eficienței frânării, a direcției, a suspensiei și a elementelor poluante ale vehiculului, după caz. Atunci când unitățile mobile de control sau facilitățile de control tehnic în trafic desemnate nu includ echipamente necesare pentru verificarea unui element indicat la controlul inițial, vehiculul este trimis la un centru sau o facilitate de control la care se poate efectua o verificare detaliată a elementului respectiv.</p>		<p>apropiate facilități de control tehnic în trafic desemnate.</p> <p>(7) Unitățile mobile de control și facilitățile de control tehnic în trafic desemnate includ echipamente adecvate pentru efectuarea unui control tehnic în trafic mai detaliat, printre care echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a eficienței frânării, a direcției, a suspensiei și a elementelor poluante ale vehiculului, după caz. Atunci când unitățile mobile de control sau facilitățile de control tehnic în trafic desemnate nu includ echipamente necesare pentru verificarea unui element indicat la controlul inițial, vehiculul este trimis la o facilitate de control sau într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori într-o reprezentanță R.A.R. la care se poate efectua o verificare detaliată a elementului respectiv.</p> <p>(8) Un control tehnic în trafic mai detaliat acoperă elementele enumerate în anexa nr. 1b) care sunt considerate necesare și relevante, având în vedere în special siguranța frânelor, a anvelopelor, a jantelor, a șasiului și a elementelor poluante și metodele recomandate aplicabile verificării acelor elemente.</p>	
Art. 12	<p>Articolul 12 - Clasificarea deficiențelor</p> <p>(1) Pentru fiecare element care urmează să fie inspectat, în anexa II figurează o listă a posibilelor deficiențe și a gradului lor de gravitate care trebuie folosită în timpul controalelor tehnice în trafic.</p> <p>(2) Deficiențele identificate pe parcursul controalelor tehnice în trafic ale vehiculelor se clasifică în una dintre următoarele categorii:</p> <p>(a) deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau nu au impact asupra mediului și alte neconformități minore;</p> <p>(b) deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului, să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic sau alte neconformități mai importante;</p> <p>(c) deficiențe periculoase care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau au un impact asupra mediului.</p> <p>(3) Un vehicul care prezintă deficiențe care se încadrează în mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele menționate la alineatul (2) este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la aceleași aspecte verificate, astfel cum sunt definite în domeniul de aplicare al controalelor menționate la punctul 1 din anexa II, poate fi clasificat în categoria următoare de gravitate a deficiențelor dacă se consideră că efectul combinat al acestor deficiențe generează un risc mai mare la adresa siguranței rutiere.</p>	Pct. 8 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	<p>8. Articolul 32 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>"Art. 32. - (1) Pentru fiecare element care urmează să fie inspectat în timpul CTT, trebuie utilizate lista posibilelor deficiențe și a gradului lor de gravitate și planul de operațiuni, prevăzute în anexa nr. 1b).</p> <p>(2) În cazul vehiculelor pentru care este necesar certificat de agreare pentru transportul anumitor mărfuri periculoase, inspectorul poate proceda și la efectuarea verificărilor suplimentare prevăzute în anexa nr. 1c).</p> <p>(3) Deficiențele identificate pe parcursul controalelor tehnice în trafic ale vehiculelor se clasifică în una dintre următoarele categorii:</p> <p>a) deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau nu au impact asupra mediului și alte neconformități minore;</p> <p>b) deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului, să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic sau alte neconformități mai importante;</p> <p>c) deficiențe periculoase care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau au un impact asupra mediului.</p> <p>(4) Un vehicul care prezintă deficiențe care se încadrează în mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele menționate la alineatul (3) este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la aceleași aspecte verificate, astfel cum sunt definite în domeniul de aplicare al controalelor menționate la punctul 1 din anexa nr. 1b), poate fi clasificat în categoria următoare de gravitate a deficiențelor, dacă se consideră că efectul combinat al acestor deficiențe generează un risc mai mare la adresa siguranței rutiere."</p>	

Art. 13	Articolul 13 - Controlul arimării încarcăturii	Pct. 9 din proiectul de modificarea	9.9. După articolul 32, se introduc patru noi articole, articolele 32 ¹ -32 ⁴ , cu următorul cuprins:	
	<p>(1) În cursul unui control tehnic în trafic, un vehicul poate fi supus unui control al arimării încarcăturii sale în conformitate cu anexa III, pentru a se asigura că încarcătura este arimată astfel încât să nu afecteze condusul în condiții de siguranță sau să nu reprezinte o amenințare pentru viață, sănătate, bunuri sau mediu. Pot fi efectuate controale pentru a se verifica dacă în cursul tuturor manevrelor executate în cursul exploatării vehiculului, inclusiv în cazul situațiilor de urgență sau al manevrelor de pornire în pantă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poziția încarcăturilor unele față de altele ori față de pereții vehiculului sau de alte suprafețe ale acestuia se poate modifica doar într-o măsură minimă; și - încarcăturile nu pot să părăsească spațiul destinat mărfurilor sau să se deplaseze în afara suprafeței de încărcare. <p>(2) Fără a aduce atingere cerințelor aplicabile transportului anumitor categorii de bunuri, precum cele vizate de Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR) (1), arimarea încarcăturii și controlul arimării încarcăturii se pot efectua în conformitate cu principiile și, după caz, cu standardele stipulate în secțiunea I din anexa III. Se poate utiliza cea mai recentă versiune a standardelor stipulate în secțiunea I punctul 5 din anexa III.</p> <p>(3) Procedurile referitoare la măsurile subsecvente, menționate la articolul 14, se pot aplica, de asemenea, în cazul unor deficiențe majore sau periculoase legate de arimarea încarcăturii.</p> <p>(4) Statele membre dispun ca personalul implicat în controalele legate de arimarea încarcăturii să beneficieze de o formare adecvată în acest sens.</p>	OMTI nr. 995/2011	<p>Art. 32¹. - (1) În cursul unui control tehnic în trafic, un vehicul poate fi supus unui control al arimării încarcăturii sale în conformitate cu anexa nr. 1d), pentru a se asigura că încarcătura este arimată astfel încât să nu afecteze condusul în condiții de siguranță sau să nu reprezinte o amenințare pentru viață, sănătate, bunuri sau mediu. Pot fi efectuate controale pentru a se verifica dacă în cursul tuturor manevrelor executate în cursul exploatării vehiculului, inclusiv în cazul situațiilor de urgență sau al manevrelor de pornire în pantă:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) poziția încarcăturilor unele față de altele ori față de pereții vehiculului sau de alte suprafețe ale acestuia se poate modifica doar într-o măsură minimă și b) încarcăturile nu pot să părăsească spațiul destinat mărfurilor sau să se deplaseze în afara suprafeței de încărcare. <p>(2) Fără a aduce atingere cerințelor aplicabile transportului anumitor categorii de bunuri, precum cele vizate de Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), arimarea încarcăturii și controlul arimării încarcăturii se pot efectua în conformitate cu principiile și, după caz, cu standardele stipulate în secțiunea I din anexa nr. 1d). Se poate utiliza cea mai recentă versiune a standardelor stipulate în secțiunea I punctul 5 din anexa nr. 1d).</p> <p>(3) Pentru verificarea respectării regulilor privind arimarea încarcăturii, inspectorii din cadrul I.S.C.T.R. beneficiază de pregătire adecvată în acest sens. Pregătirea se poate efectua cu formatori interni și/sau externi.</p>	
Art. 14	Articolul 14 - Măsuri subsecvente în cazul identificării unor deficiențe majore sau periculoase	Pct. 9 din proiectul de modificarea	Pentru alin.(1) nu este necesară transpunerea HG nr. 69/2012 cu modificările și	
	<p>(1) Fără a aduce atingere articolului 14 alineatul (3), statele membre dispun ca orice deficiență majoră sau periculoasă identificată în cursul unui control inițial sau al unuia mai detaliat să fie rectificată înainte ca vehiculul să fie folosit pe drumurile publice.</p> <p>(2) Inspectorul poate decide ca vehiculul să fie supus unei inspecții tehnice complete într-un termen specificat dacă acesta este înmatriculat în statul membru în care s-a desfășurat controlul tehnic în trafic. Dacă vehiculul este înmatriculat într-un alt stat membru, autoritatea competentă poate solicita autorității competente din acest alt stat membru în cauză, prin intermediul punctelor de contact menționate la articolul 17, să efectueze o nouă inspecție tehnică a acestui vehicul conform procedurii stabilite la</p>	OMTI nr. 995/2011	<p>9. După articolul 32 se introduc articolele 32¹, 32², 32³ și 32⁴, cu următorul cuprins:</p> <p>Art. 32³ alin. (2) și (3):</p> <p>(2) Atunci când în cadrul unui control tehnic în trafic se identifică deficiențe majore sau periculoase sau deficiențe care duc la o restricționare sau la o interdicție de a utiliza vehiculul, la un vehicul care nu este înmatriculat în România, I.S.C.T.R. notifică rezultatele controlului respectiv punctului de contact din statul membru de înmatriculare a vehiculului. Această notificare conține elementele raportului de control tehnic în trafic, conform anexei nr. 1e), și este comunicată, de preferat, prin intermediul registrului electronic național prevăzut la art. 10 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>(3) I.S.C.T.R. realizează notificarea prevăzută la alin. (2) în conformitate cu</p>	<p>completările ulterioare, prevede măsuri în cazul în care se constată deficiențe tehnice ale vehiculelor rutiere sau nerespectarea prevederilor privind fixarea încarcăturii (art. 12 și 13).</p>

	<p>articolul 18 alineatul (2). Atunci când se constată deficiențe majore sau periculoase la un vehicul înmatriculat în afara Uniunii, statele membre pot decide să informeze autoritatea competentă a țării în care a fost înmatriculat vehiculul.</p> <p>(3) În cazul oricăror deficiențe care necesită remedierea promptă sau imediată, ca urmare a oricărui risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere, statul membru sau autoritatea competentă în cauză dispun restricționarea sau interzicerea utilizării vehiculului respectiv până la remedierea acestor deficiențe.</p> <p>Utilizarea unui astfel de vehicul poate fi permisă în scopul deplasării lui până la unul dintre cele mai apropiate ateliere unde pot fi reparate aceste deficiențe, cu condiția ca deficiențele periculoase în cauză să fi fost remediate în așa fel încât să îi permită să ajungă la atelierul respectiv și să nu existe niciun risc imediat pentru siguranța ocupanților săi sau a altor participanți la traficul rutier. În cazul deficiențelor care nu necesită remedierea imediată, statul membru sau autoritatea competentă în cauză poate stabili condițiile și intervalul de timp rezonabil în care poate fi folosit vehiculul înainte de remedierea deficienței. Atunci când nu poate fi reparat astfel încât să poată ajunge până la atelier, vehiculul poate fi dus într-un loc disponibil în care poate fi reparat</p>		<p>normele detaliate privind procedurile de notificare a punctului de contact al statului membru de înmatriculare privind vehiculele care prezintă deficiențe majore sau periculoase, adoptate de Comisia Europeană în baza prevederilor art. 18 din Directiva 2014/47/UE.</p>
Art. 15	<p>Articolul 15 - Taxele de control</p> <p>Atunci când, în urma unui control mai detaliat, au fost identificate deficiențe, statele membre pot solicita plata unei taxe rezonabile și proporționale care ar trebui să fie corelată cu costul efectuării respectivului control.</p>	<p>Pct. 7 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011</p>	<p>7. Articolul 30 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>.....</p> <p>(12) În cazul în care, în urma unui control mai detaliat, efectuat într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanță R.A.R. au fost identificate deficiențe, utilizatorul vehiculului trebuie să plătească stației de inspecție tehnică periodică autorizată ori reprezentanței R.A.R. contravaloarea verificărilor respective.</p>
Art. 16	<p>Articolul 16 - Raportul controlului și bazele de date privind controalele tehnice în trafic</p> <p>(1) Pentru fiecare control tehnic în trafic inițial efectuat se comunică autorității competente următoarele informații:</p> <p>(a) țara în care a fost înmatriculat vehiculul;</p> <p>(b) categoria vehiculului;</p> <p>(c) rezultatul controlului tehnic în trafic inițial.</p> <p>(2) La încheierea unui control mai detaliat, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa IV. Statele membre asigură primirea de către conducătorul auto al vehiculului a unei copii a raportului controlului.</p> <p>(3) Inspectorul comunică autorității competente rezultatele controalelor tehnice în trafic mai detaliate într-un interval de timp rezonabil de la inspecția respectivă.</p>	<p>Pct. 9 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011</p>	<p>9. După articolul 32, se introduc patru noi articole, articolele 32¹ - 32⁴, cu următorul cuprins:</p> <p>Art. 32² - (1) Pentru fiecare control tehnic în trafic inițial sau detaliat se întocmește un raport, al cărui model este prevăzut în anexa nr. 1d).</p> <p>(2) Inspectorul completează rubricile raportului de control tehnic în trafic referitoare la vehiculul inspectat, iar la rubrica privind punctele verificate marchează punctele care au fost verificate în conformitate cu planul de operațiuni.</p> <p>(3) Raportul de control tehnic se întocmește în două exemplare, unul pentru inspector, iar celălalt pentru conducătorul auto; în cazul în care acesta refuză primirea, iar în urma CTT au fost constatate defecțiuni, acesta se comunică contravenientului.</p> <p>(4) Informațiile rezultate în urma completării raportului de control tehnic în trafic sunt stocate în baza de date a ISCTR pentru o perioadă de minim 36 de luni de la data</p>

	Autoritatea competentă păstrează aceste informații în conformitate cu legislația aplicabilă privind protecția datelor timp de cel puțin 36 de luni de la data primirii lor.		efectuării controlului.	
Art. 17, 18	<p>Articolul 17- Desemnarea unui punct de contact</p> <p>(1) Statele membre desemnează un punct de contact care:</p> <ul style="list-style-type: none"> - asigură coordonarea cu punctele de contact desemnate de alte state membre în ceea ce privește acțiunile întreprinse în temeiul articolului 18; - transmite Comisiei datele menționate la articolul 20; - asigură, după caz, orice alt schimb de informații și oferă asistență punctelor de contact ale altor state membre. <p>(2) Statele membre transmit Comisiei numele și datele de contact ale punctului lor național de contact până la 20 mai 2015 și o informează de îndată cu privire la orice modificare apărută. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact și o transmite statelor membre.</p> <p>Articolul 18 - Cooperarea dintre statele membre</p> <p>(1) Atunci când se identifică deficiențe majore sau periculoase sau deficiențe care duc la o restricționare sau la o interdicție de a utiliza vehiculul, la un vehicul care nu este înmatriculat în statul membru unde are loc controlul, punctul de contact notifică rezultatele controlului respectiv punctului de contact din statul membru de înmatriculare a vehiculului. Această notificare conține elementele raportului de control tehnic în trafic, conform anexei IV, și este comunicată, de preferat, prin intermediul registrului electronic național menționat la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2), norme detaliate privind procedurile de notificare a vehiculelor care prezintă deficiențe majore sau periculoase punctului de contact al statului membru de înmatriculare.</p> <p>(2) Atunci când se găsesc deficiențe majore sau periculoase la un vehicul, punctul de contact al statului membru în care a fost controlat vehiculul poate solicita autorității competente din statul membru în care este înmatriculat vehiculul, prin intermediul punctului de contact din acest stat membru, să ia măsurile subsecvente corespunzătoare, cum ar fi supunerea vehiculului unei noi inspecții tehnice astfel cum se prevede la articolul 14.</p>	Pct. 9 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	<p>Art. 32³ - (1) I.S.C.T.R. reprezintă punctul de contact care:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) asigură coordonarea cu punctele de contact desemnate de alte state membre ale Uniunii Europene în ceea ce privește acțiunile întreprinse în temeiul alineatului (2); b) asigură, după caz, orice alt schimb de informații și oferă asistență punctelor de contact ale altor state membre ale Uniunii Europene. <p>(2) Atunci când în cadrul unui control tehnic în trafic se identifică deficiențe majore sau periculoase sau deficiențe care duc la o restricționare sau la o interdicție de a utiliza vehiculul, la un vehicul care nu este înmatriculat în România, I.S.C.T.R. notifică rezultatele controlului respectiv punctului de contact din statul membru de înmatriculare a vehiculului. Această notificare conține elementele raportului de control tehnic în trafic, conform anexei nr. 1e), și este comunicată, de preferat, prin intermediul registrului electronic național prevăzut la art. 10 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>(3) I.S.C.T.R. realizează notificarea prevăzută la alin. (2) în conformitate cu normele detaliate privind procedurile de notificare a punctului de contact al statului membru de înmatriculare privind vehiculele care prezintă deficiențe majore sau periculoase, adoptate de Comisia Europeană în baza prevederilor art. 18 din Directiva 2014/47/UE.</p> <p>(4) I.S.C.T.R. întreprinde anual, în mod regulat, activități de control tehnic în trafic concertate. Aceste activități pot fi combinate cu cele stabilite la art. 12 alin. (1) din Norma metodologică privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1058/2007, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Art. 32⁴ - (1) R.A.R. comunică Comisiei Europene la fiecare 2 ani, înainte de 31 martie, datele colectate referitoare la ultimii doi ani calendaristici și referitoare la vehiculele controlate pe teritoriul național. Respectivele date indică:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) numărul de vehicule controlate; b) categoria de vehicule controlate; c) țara de înmatriculare a fiecărui vehicul controlat; d) în cazul controalelor mai detaliate, părțile verificate și elementele cu deficiențe, în conformitate cu punctul 10 din anexa nr. 1e). <p>(2) În acest scop, I.S.C.T.R. transmite R.A.R. la fiecare 2 ani, înainte de data de 15 februarie, datele colectate privind controalele tehnice în trafic pentru cei 2 ani precedenți, prevăzute la alin. (1), în formatul stabilit prin normele detaliate adoptate de Comisia Europeană, potrivit</p>	

			<p>art. 20 alin. (2) din Directiva 2014/47/UE.</p> <p>Până la adoptarea de către Comisie a normelor detaliate, se utilizează formularul standard de raportare prevăzut în anexa nr. 1f).</p> <p>(3) În cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru al Uniunii Europene care a constatat defecțiuni majore și/sau periculoase la un vehicul utilitar înmatriculat în România a solicitat I.S.C.T.R. să ia măsuri împotriva contravenientului, I.S.C.T.R. va comunica autorității respective măsurile luate. În acest scop, I.S.C.T.R. comunică R.A.R. datele privind vehiculele respective. R.A.R. ia măsurile prevăzute de legislația în vigoare, pe care le comunică I.S.C.T.R.</p> <p>(4) În scopul monitorizării activității stațiilor ITP și a inspectorilor tehnici, I.S.C.T.R. pune la dispoziția R.A.R. informații privind vehiculele rutiere la care au fost constatate defecțiuni majore și/sau periculoase.</p>
Art. 19	<p>Articolul 19 - Controale tehnice în trafic concertate</p> <p>Anual, statele membre întreprind, în mod regulat, activități de control tehnic în trafic concertate. Statele membre pot combina aceste activități cu cele stabilite la articolul 5 din Directiva 2006/22/CE.</p>	<p>Pct. 9 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011</p>	<p>Art. 32³</p> <p>.....</p> <p>(4) I.S.C.T.R. întreprinde anual, în mod regulat, activități de control tehnic în trafic concertate. Aceste activități pot fi combinate cu cele stabilite la art. 12 alin. (1) din Norma metodologică privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1058/2007, cu modificările și completările ulterioare.</p>
Art. 20	<p>Articolul 20 - Comunicarea de informații către Comisie</p> <p>(1) Înainte de 31 martie 2021 și, ulterior, din doi în doi ani înainte de 31 martie, statele membre comunică prin mijloace electronice Comisiei datele colectate referitoare la ultimii doi ani calendaristici și referitoare la vehiculele controlate pe teritoriul lor.</p> <p>Respectivele date indică:</p> <p>(a) numărul de vehicule controlate;</p> <p>(b) categoria de vehicule controlate;</p> <p>(c) țara de înmatriculare a fiecărui vehicul controlat;</p> <p>(d) în cazul controalelor mai detaliate, părțile verificate și elementele cu deficiențe, în conformitate cu punctul 10 din anexa IV.</p> <p>Primul raport vizează o perioadă de doi ani începând de la 1 ianuarie 2019.</p> <p>(2) Comisia adoptă norme detaliate, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2) referitoare la formatul în care datele menționate la alineatul (1) trebuie să fie comunicate prin mijloace electronice. Până la stabilirea acestor norme, se folosește formularul standard de raportare prevăzut în anexa V</p> <p>Comisia raportează datele colectate Parlamentului European și Consiliului.</p>	<p>Pct. 9 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011</p>	<p>Art. 32⁴ - (1) R.A.R. comunică Comisiei Europene la fiecare 2 ani, înainte de 31 martie, datele colectate referitoare la ultimii doi ani calendaristici și referitoare la vehiculele controlate pe teritoriul național. Respectivele date indică:</p> <p>a) numărul de vehicule controlate;</p> <p>b) categoria de vehicule controlate;</p> <p>c) țara de înmatriculare a fiecărui vehicul controlat;</p> <p>d) în cazul controalelor mai detaliate, părțile verificate și elementele cu deficiențe, în conformitate cu punctul 10 din anexa nr. 1e).</p> <p>(2) În acest scop, I.S.C.T.R. transmite R.A.R. la fiecare 2 ani, înainte de data de 15 februarie, datele colectate privind controalele tehnice în trafic pentru cei 2 ani precedenți, prevăzute la alin. (1), în formatul stabilit prin normele detaliate adoptate de Comisia Europeană, potrivit art. 20 alin. (2) din Directiva 2014/47/UE.</p> <p>Până la adoptarea de către Comisie a normelor detaliate, se utilizează formularul standard de raportare prevăzut în anexa nr. 1f).</p> <p>(3) În cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru al Uniunii Europene care a constatat defecțiuni majore și/sau periculoase la un vehicul utilitar înmatriculat în România a solicitat I.S.C.T.R. să ia măsuri împotriva contravenientului, I.S.C.T.R. va comunica autorității respective măsurile luate. În acest scop, I.S.C.T.R. comunică R.A.R. datele privind vehiculele respective. R.A.R. ia</p>

		<p>măsurile prevăzute de legislația în vigoare, pe care le comunică I.S.C.T.R.</p> <p>(4) În scopul monitorizării activității stațiilor ITP și a inspectorilor tehnici, I.S.C.T.R. pune la dispoziția R.A.R. informații privind vehiculele rutiere la care au fost constatate defecțiuni majore și/sau periculoase.</p>	
Art. 21	<p>Articolul 21 - Actele delegate</p> <p>Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 22, în ceea ce privește:</p> <ul style="list-style-type: none"> - actualizarea, dacă este cazul, a articolului 2 alineatul (1) și a punctului 6 din anexa IV pentru a ține seama de schimbările categoriilor de vehicule rezultate din modificări ale legislației menționate la articolul respectiv, fără a afecta domeniul de aplicare al prezentei directive; - actualizarea punctului 2 din anexa II în ceea ce privește metodele, în cazul în care metode de inspecție mai eficiente și mai eficiente devin disponibile, fără a extinde lista elementelor care trebuie verificate; - adaptarea punctului 2 din anexa II, în urma unei evaluări pozitive ale costurilor și beneficiilor implicate, în ceea ce privește lista elementelor de verificat, metodele de inspecție, motivele respingerii și evaluarea deficiențelor în cazul unei modificări a cerințelor obligatorii relevante pentru omologarea de tip din cadrul legislației Uniunii privind siguranța sau mediul. 	Nu necesită transpunere.	
Art. 22	<p>Articolul 22 - Exerțitarea delegării de competențe</p> <p>(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.</p> <p>(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 21 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 19 mai 2014. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu intervale de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.</p> <p>(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 21 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.</p> <p>(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.</p> <p>(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 21 intră în vigoare numai</p>	Nu necesită transpunere.	

	<p>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</p>			
Art. 22	<p>Articolul 23 - Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de un Comitet de inspecție tehnică, menționat în Directiva 2014/45/UE. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.</p>		Nu necesită transpunere.	
Art. 23	<p>Articolul 23 - Procedura comitetului (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p>		Nu necesită transpunere.	
Art. 24	<p>Articolul 24 - Raportarea (1) >C1 Până la 20 mai 2020<, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive. Raportul analizează, în special, efectele în privința ameliorării siguranței rutiere, precum și a costurilor și a beneficiilor eventualei includeri a categoriilor N1 și O2 în domeniul de aplicare al prezentei directive. (2) Nu mai târziu de 20 mai 2022, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive, în special în ceea ce privește eficacitatea și armonizarea sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc, îndeosebi în definirea profilurilor de risc reciproc comparabile ale diferitelor întreprinderi în cauză. Raportul este însoțit de o evaluare de impact detaliată, care analizează costurile și beneficiile pe întreg teritoriul Uniunii. Evaluarea impactului este pusă la dispoziția Parlamentului European și a Consiliului cu cel puțin șase luni înainte de prezentarea oricărei propuneri legislative, după caz, de includere a noi categorii de vehicule în domeniul de aplicare al prezentei directive.</p>		Nu necesită transpunere.	
Art. 25	<p>Articolul 25 - Sancțiuni Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie efective, proporționale,</p>		Nu necesită transpunere.	<p>Sancțiunile aplicabile pentru încălcări constatate în cadrul CTT sunt cuprinse în HG nr. 69/2012, cu modificările și completările ulterioare.</p>

	cu efect de descurajare și nediscriminatorii.			
Art. 26	<p>Articolul 26 - Transpunere</p> <p>(1) Statele membre adoptă și publică, până la 20 mai 2017, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceste acte.</p> <p>Statele membre aplică măsurile respective de la 20 mai 2018. În ceea ce privește sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc menționat la articolul 6 din prezenta directivă, ele aplică măsurile respective de la 20 mai 2019.</p> <p>Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc metodele de efectuare a acestei trimiteri.</p> <p>(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor măsuri de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.</p>	Art. II. și IV. din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	Art. II. Prezentele norme transpun prevederile Directivei 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE.	
			Art. IV. Prezentul ordin se aplică de la data de 20 mai 2018.	
Art. 27	Articolul 27 - Abrogare		Nu necesită transpunere.	
	Directiva 2000/30/CE se abrogă cu începere de la 20 mai 2018			
Art. 28	Articolul 28 - Intrare în vigoare		Nu necesită transpunere.	
	Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.			
Art. 29	Articolul 29 - Destinatari		Nu necesită transpunere.	
	Prezenta directivă se adresează statelor membre.			
	ANEXA I	Pct. 10 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	Anexa nr. 1 (Anexa nr. 1a la normele metodologice)	Elemente de clasificare în funcție de gradul de risc
	ELEMENTE DE CLASIFICARE ÎN FUNCȚIE DE GRADUL DE RISC			
	ANEXA II	Pct. 10 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	Anexa nr. 2 (Anexa nr. 1b la normele metodologice)	Domeniul de aplicare al CTT
	DOMENIUL DE APLICARE AL CONTROLULOR TEHNICE ÎN TRAFIC			
		Pct. 10 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	Anexa nr. 3 (Anexa nr. 1c la normele metodologice)	Verificări suplimentare pentru vehiculele agreate pentru transportul anumitor mărfuri periculoase
	ANEXA III	Pct. 11 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	Anexa nr. 4 (Anexa nr. 1d la normele metodologice)	I. Principii de arimare a încărcăturii II. Inspekția arimării încărcăturii
	I. Principii de arimare a încărcăturii II. Inspekția arimării încărcăturii			
	ANEXA IV	Pct. 11 din proiectul de ordin pentru	Anexa nr. 5 (Anexa nr. 1e la normele metodologice)	
	MODEL DE RAPORT DE CONTROL TEHNIC ÎN TRAFIC MAI DETALIAT CUPRINZÂND O LISTĂ			

A PUNCTELOR CARE FAC OBIECTUL CONTROLULUI	modificarea OMTI nr. 995/2011	Raport de control tehnic în trafic cuprinzând o listă a punctelor care fac obiectul controlului
ANEXA V FORMULAR STANDARD PENTRU RAPORTAREA CĂTRE COMISIE	Pct. 11 din proiectul de ordin pentru modificarea OMTI nr. 995/2011	Anexa nr. 6 (Anexa nr. 1f la normele metodologice) Formular standard pentru raportarea către Comisie

La data de 20-05-2018 Actul a fost completat de ANEXELE din 31 mai 2017, publicate în MONITORUL OFICIAL nr. 455 bis din 19 iunie 2017