



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Pachetul privind inspecția tehnică auto

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de
abrogare a Directivei 2000/30/CE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- Motivele și obiectivele propunerii

Obiectivul propunerii este stabilirea unor norme armonizate și actualizate privind controlul tehnic în trafic al autovehiculelor și al remorcilor acestora cu scopul de a crește siguranța rutieră și protecția mediului.

Propunerea urmărește să contribuie la îndeplinirea obiectivului de reducere la jumătate a numărului de decese rutiere până în 2020, astfel cum se prevede în Orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020¹. Aceasta va contribui și la reducerea emisiilor în transportul rutier, datorate întreținerii deficitare a vehiculelor.

- Contextul general

Înainte de a se autoriza introducerea pe piață a unui vehicul, acesta trebuie să respecte toate cerințele pertinente de omologare de tip sau individuală care garantează standarde de protecție a mediului și un nivel de siguranță optime. Fiecare stat membru are obligația de a înmatricula pentru prima dată vehiculele care au primit omologarea de tip europeană pe baza „certificatului de conformitate” eliberat de constructorul vehiculului. Această înmatriculare reprezintă autorizarea oficială de utilizare pe drumurile publice și intrarea în vigoare a diferitelor date de introducere a cerințelor referitoare la vehicule.

După această autorizare, autovehiculele aflate în circulație trebuie supuse în mod regulat unor inspecții tehnice auto periodice. Scopul acestor inspecții este de a garanta că autovehiculele aflate în circulație rămân apte pentru circulație, sigure și nu prezintă niciun pericol pentru conducătorul auto și alți participanți la trafic. Se verifică așadar conformitatea automobilelor cu anumite cerințe, cum ar fi cele referitoare la siguranță și la protecția mediului, precum și cele privind postechiparea. Din cauza utilizării regulate și intense în principal în scopuri comerciale, vehiculele utilizate pentru transportul profesional de bunuri cu o masă încărcată maximă de peste 3,5 tone și vehiculele utilizate pentru transportul profesional de călători a mai mult de 8 călători sunt supuse în plus unor controale tehnice în trafic *ad hoc* prin care este verificată, în orice moment și oriunde în UE, conformitatea lor cu cerințele tehnice și de protecție a mediului.

Pe durata de viață a unui vehicul, acesta poate face obiectul unei reînmatriculări datorate schimbării proprietarului sau transferului în alt stat membru pentru uz permanent. Ar trebui introduse, de asemenea, dispoziții privind o procedură de înmatriculare a vehiculelor pentru a asigura că vehiculele care constituie un risc imediat la adresa siguranței rutiere nu sunt utilizate pe drumurile publice. Obiectivul principal al controalelor tehnice în trafic este de a se asigura că, în intervalele dintre inspecțiile tehnice auto periodice, vehiculele comerciale nu prezintă riscuri semnificative pentru siguranța rutieră. Se urmărește, de asemenea, crearea unor condiții de concurență echitabile cu privire la calitatea lucrărilor de întreținere a

¹ COM(2010) 389 final.

vehiculelor comerciale care circulă în Uniune, prin descurajarea operatorilor iresponsabili de la a încerca să dobândească un avantaj concurențial prin exploatarea unor vehicule întreținute în mod necorespunzător.

- Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

Pachetul privind inspecția tehnică auto va prelua cerințele existente stabilite în cadrul legislativ actual în domeniul regimului inspecțiilor tehnice auto, care include inspecțiile tehnice auto², controalele tehnice în trafic³, precum și normele referitoare la înmatricularea vehiculelor⁴.

În comparație cu legislația existentă privind controalele tehnice în trafic, obiectivul principal al propunerii este furnizarea unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc care să vizeze concentrarea controalelor asupra vehiculelor exploatate de întreprinderi cu performanțe slabe în materie de siguranță, recompensând astfel vehiculele exploatate de întreprinderi care acordă atenția cuvenită siguranței și protecției mediului. Propunerea stabilește, de asemenea, noi cerințe privind o serie de aspecte legate de standardul și calitatea controalelor, și anume de echipamentul de testare, de competențele și formarea personalului care efectuează controalele și de supravegherea sistemului de control.

- Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Propunerea este coerentă cu obiectivul UE de a crește siguranța căilor rutiere, obiectiv înscris în Cartea albă privind transporturile⁵, și urmărește punerea în practică a strategiei specifice referitoare la vehicule mai sigure din cadrul Orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020.

În plus, în ceea ce privește aspectele din propunere legate de mediu, cerințele preconizate contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ și de alți poluanți atmosferici proveniți de la autovehicule, conform Strategiei europene privind vehiculele ecologice și eficiente din punct de vedere energetic, precum și politicii integrate privind energia și schimbările climatice, așa-numita „strategie 20-20-20”, și la realizarea obiectivelor privind calitatea aerului stabilite în Directiva 2008/50/CE⁶.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- Consultarea părților interesate

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

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

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

⁵ COM(2011) 144 final.

⁶ Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p.1).

Metode de consultare

În procesul de elaborare a propunerii, Comisia a consultat părțile interesate în diferite moduri:

- A existat o consultare generală pe internet, care a acoperit toate aspectele propunerii.
- Experții și părțile interesate au fost consultați în cadrul unor ateliere de lucru.
- A fost realizat un studiu cu privire la viitoarele opțiuni pentru aplicarea, în Uniunea Europeană, a inspecțiilor tehnice auto și a controalelor tehnice în trafic, în scopul de a identifica unele măsuri posibile și de a crea un instrument de analiză costuri-beneficii a efectelor inspecțiilor tehnice auto și ale controalelor tehnice în trafic.

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

Pe parcursul consultării pe internet, părțile interesate au adus în discuție o serie de chestiuni. Evaluarea impactului, care însoțește prezenta propunere, oferă toate informațiile referitoare la aspectele importante subliniate și indică modul în care acestea au fost luate în considerare.

În perioada 29 iulie 2010-24 septembrie 2010 s-a desfășurat o consultare deschisă pe internet. Comisia a primit 9 653 de răspunsuri de la cetățeni, autorități ale statelor membre, furnizori de echipamente, centre de inspecție, asociații ale proprietarilor de ateliere auto și constructori de vehicule.

Rezultatele sunt disponibile la adresa: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Obținerea și utilizarea expertizei

Domenii științifice/de expertiză vizate

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

Metodologia utilizată

Un consultant extern, și anume Europe Economics, a realizat un studiu pe tema efectelor diferitelor opțiuni de politică, utilizând mai multe rapoarte științifice și de evaluare, în special ca surse de modele și date pentru exprimarea în valoare monetară a costurilor și beneficiilor diferitelor opțiuni de politică. Printre studiile cele mai intens utilizate se numără următoarele:

- Raportul Comisiei către Consiliu și Parlamentul European privind punerea în aplicare de către statele membre a Directivei 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate – Perioadele de raportare 2005-2006 și 2007-2008⁷,
- AUTOFORE (2007),

⁷ COM(2010) 754 final.

- „MOT Scheme Evidence-base”, raportul Ministerului Transporturilor din Regatul Unit, 2008,
- DEKRA, „Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads”,
- DEKRA, „Road Safety Report on Trucks 2009”,
- DEKRA, „Motorcycle road safety report 2010”,
- Rapoartele TÜV pe 2009/2010.

Mijloacele utilizate pentru a pune recomandările experților la dispoziția publicului

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

- Evaluarea impactului

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

- (a) Abordarea „statu-quo” reprezintă scenariul de referință cu care sunt comparate efectele altor opțiuni de politică. În cadrul acestei opțiuni, ar fi menținut prezentul cadru juridic al UE.
- (b) Abordarea bazată pe instrumente juridice neobligatorii ar consta într-o mai bună punere în aplicare și monitorizare a aplicării legislației existente. Această opțiune nu ar introduce noi dispoziții legislative, însă Comisia ar urma să își intensifice eforturile în direcția îmbunătățirii standardelor de inspecție și de aplicare și ar lua totodată măsuri pentru a stimula schimbul de date.
- (c) „Abordarea legislativă ” ar urma să se bazeze pe două componente.
 - Pentru realizarea obiectivului specific de creștere a siguranței vehiculelor în trafic, prima componentă constă în revizuirea ascendentă a standardelor minime ale UE pentru inspecțiile tehnice auto periodice (ITP) și controalele tehnice în trafic inopinate (CTI) și în definirea de standarde obligatorii. Acest lucru este esențial pentru a evita ca lacunele din sistem să reducă eficacitatea aplicării inspecțiilor tehnice auto în ansamblu.
 - Pentru realizarea obiectivului specific de accesibilitate a datelor necesare pentru inspecția tehnică auto, precum și a celor rezultate în urma acesteia, o a doua componentă a regimului general ar include, într-o etapă secundară, posibilitatea de a institui un sistem de schimb de date armonizat la nivelul UE care să interconecteze bazele de date existente cu scopul de a îmbunătăți eficiența punerii în aplicare a pachetului UE privind inspecția tehnică auto.

În mai multe state membre, numeroase centre private de inspecție autorizate efectuează inspecții tehnice auto. Pentru a asigura o abordare coerentă, anumite proceduri comune, cum sunt termenele minime și natura informațiilor care trebuie transmise, ar trebui specificate în legislație.

Cu toate acestea, evaluarea impactului a demonstrat avantajele unei combinații între o abordare care presupune instrumente juridice neobligatorii și o abordare care presupune instrumente de reglementare. Prin urmare, măsurile juridice neobligatorii analizate anterior în evaluarea impactului au fost integrate în textele legislative.

3. ELEMENTE JURIDICE ALE PROPUNERII

- Rezumatul acțiunii propuse

Vehiculele comerciale ușoare și remorcile acestora vor fi incluse în domeniul de aplicare al controalelor tehnice în trafic deoarece acest grup de vehicule nu urmează tendința descendentă în ceea ce privește accidentele rutiere mortale. Alte vehicule ușoare utilizate în scop comercial, de exemplu taxiurile sau ambulanțele, care fac deja obiectul unor inspecții tehnice auto anuale, nu vor face obiectul principal al controalelor tehnice în trafic având în vedere faptul că aceste vehicule înregistrează cele mai slabe rate de accidente mortale.

Pentru o mai bună distribuire a controalelor tehnice în trafic efectuate de statele membre, trebuie inspectat anual un procent din numărul vehiculelor comerciale înmatriculate. Procentul vizat nu va depăși în total numărul de inspecții tehnice auto realizate deja în Uniune.

Selecția vehiculelor trebuie să se bazeze pe profilul de risc al operatorilor și să vizeze întreprinderile cu risc ridicat pentru a reduce sarcina operatorilor care își întrețin vehiculele în mod corespunzător. După cum se indică în raportul Comisiei⁸ referitor la punerea în aplicare a Directivei 2000/30/CE, în conformitate cu dispozițiile actuale ale acesteia, un număr mare de vehicule sunt oprite pentru controale tehnice în trafic în cursul cărora nu se găsesc defecțiuni. Evaluarea impactului a arătat că, printr-o abordare bazată pe clasificarea în funcție de gradul de risc în ceea ce privește controalele tehnice în trafic, s-ar putea evita aproximativ 2,3 milioane de controale ale vehiculelor întreținute corespunzător, ceea ce ar genera economii potențiale de 80,4 milioane de euro pentru operatorii de transport. Profilul societății trebuie stabilit pe baza rezultatelor inspecțiilor tehnice auto și ale controalelor tehnice în trafic anterioare în mod similar cu sistemul introdus prin Directiva 2006/22/CE⁹ pentru respectarea perioadei de conducere și a celei de repaus.

Se vor efectua controale tehnice în trafic mai detaliate prin utilizarea echipamentelor de control fie de către unitățile mobile de control, fie la centrele de inspecție din imediata apropiere. Fixarea încărcăturii trebuie inclusă în controalele tehnice în trafic. Deficiențele detectate trebuie evaluate în conformitate cu norme armonizate, în funcție de gradul de risc pe care îl prezintă.

Nivelul cunoștințelor și al competențelor inspectorilor care efectuează controale tehnice în trafic trebuie să fie cel puțin egal cu cel al persoanelor care realizează inspecții tehnice auto.

Cooperarea dintre autoritățile de control ale statelor membre trebuie încurajată mai mult prin intermediul unor controale concertate, al unor inițiative de formare comune, al unui schimb

⁸ COM(2010) 754.

⁹ JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

electronic de informații și al unui schimb de informații și experiență. Statele membre trebuie să coopereze strâns și să organizeze periodic activități de control concertate în cadrul cărora fiecare stat membru acționează pe teritoriul său, concentrându-se asupra obiectivului selectat al acțiunilor concertate, de exemplu starea anvelopelor sau fixarea încărcăturii.

Cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre și cu Comisia se vor realiza mai eficient prin intermediul punctelor de contact desemnate în statele membre.

Pentru raportarea către Comisie se vor folosi formulare de raportare standardizate.

Trebuie să se acorde Comisiei competența de a actualiza anexele în funcție de progresul tehnic prin intermediul unor acte delegate și de a ține la zi certificatele și formularele de raportare în strânsă cooperare cu statele membre, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, introducând, printre altele, proceduri alternative de control bazate pe sisteme moderne de post-tratare a emisiilor pentru verificarea conformității în privința nivelului de emisii de NOx și de particule în suspensie, aflate încă în curs de elaborare.

- Temeiul juridic

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

- Principiul subsidiarității

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

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de statele membre din următoarele motive: cerințele tehnice privind controalele tehnice în trafic au fost stabilite la un nivel minim în Uniune, iar punerea lor în aplicare de către statele membre a dus la o mare diversitate a cerințelor pe teritoriul Uniunii, cu efecte negative atât asupra siguranței rutiere, cât și a pieței interne.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

- Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității din motivele expuse în continuare.

După cum s-a indicat în evaluarea impactului, propunerea respectă principiul proporționalității deoarece nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor legate de creșterea gradului de siguranță rutieră și a protecției mediului prin ameliorarea calității și a rigurozității controalelor tehnice în trafic, precum și prin instituirea unui cadru adecvat pentru un flux continuu de informații.

- Alegerea instrumentelor

Instrumentul propus: regulament.

Regulamentul este considerat adecvat întrucât oferă garanțiile necesare pentru conformitate, fără a fi necesară transpunerea în legislația statelor membre.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ELEMENTE OPȚIONALE [DACĂ ESTE NECESAR]

- Abrogarea legislației în vigoare

Adoptarea propunerii va conduce la abrogarea legislației existente.

- Spațiul Economic European

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

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de
abrogare a Directivei 2000/30/CE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) În Cartea albă din 28 martie 2011 „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”³, Comisia a stabilit obiectivul „viziunea zero” conform căruia Uniunea ar trebui să se apropie de obiectivul „zero decese” în transportul rutier până în 2050. Pentru a atinge acest obiectiv, se așteaptă ca tehnologia vehiculelor să contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea nivelului de siguranță al transportului rutier.
- (2) Comisia, în comunicarea sa „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”⁴, a propus reducerea la jumătate a numărului total de decese rutiere în Uniunea Europeană până în anul 2020, începând din 2010. În vederea atingerii acestui obiectiv, Comisia a definit șapte obiective strategice, inclusiv acțiuni pentru vehicule mai sigure, o strategie de reducere a

¹ JO C, p .

² JO C , , p.

³ COM(2011) 144 final.

⁴ COM(2010) 389 final.

numărului de răniri și îmbunătățirea siguranței participanților la trafic vulnerabili, în special a motocicliștilor.

- (3) Inspecția tehnică auto este parte componentă a unui regim mai larg care garantează că vehiculele sunt întreținute în condiții acceptabile din punctul de vedere al siguranței și al protecției mediului pe durata utilizării lor. Acest regim trebuie să includă inspecții tehnice auto periodice pentru toate vehiculele și controale tehnice în trafic pentru vehiculele utilizate în activitățile de transport comercial rutier, precum și dispoziții privind o procedură de înmatriculare a vehiculelor pentru a se garanta că vehiculele care constituie un risc imediat pentru siguranța rutieră nu sunt utilizate pe drumuri publice.
- (4) În Uniune au fost adoptate o serie de standarde și cerințe tehnice în materie de siguranță a vehiculelor. Cu toate acestea, este necesar să se asigure, prin intermediul unui regim de controale tehnice în trafic inopinate, că, după introducerea lor pe piață, vehiculele continuă să îndeplinească standardele de siguranță pe toată durata lor de viață.
- (5) Controalele tehnice în trafic, astfel cum sunt stabilite în Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate⁵, reprezintă un element esențial pentru menținerea în permanență a unui nivel ridicat de conformitate tehnică a vehiculelor comerciale pe toată durata lor de utilizare. Aceste controale contribuie nu numai la siguranța rutieră și la o reducere a emisiilor vehiculelor, ci și la evitarea concurenței neloiale în domeniul transportului rutier datorată acceptării unor niveluri de control diferite de la un stat membru la altul.
- (6) Controalele tehnice în trafic trebuie puse în practică prin intermediul unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc. Statele membre pot utiliza sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc stabilit în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului⁶.
- (7) Prezentul regulament trebuie să se aplice vehiculelor comerciale cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h din categoriile definite în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective⁷. Acest lucru nu trebuie să împiedice însă statele membre să efectueze controale tehnice în trafic asupra vehiculelor care nu intră sub incidența prezentului regulament, nici să verifice alte aspecte ale transportului rutier, în special pe cele referitoare la timpul de conducere și de repaus sau la transportul mărfurilor periculoase.

⁵ JO L 203, 10.8.2000, p. 1.

⁶ JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

⁷ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

- (8) Rapoartele privind punerea în aplicare a Directivei 2000/30/CE⁸ indică în mod clar importanța controalelor tehnice în trafic. În perioada 2007-2008, aproape 300 000 de vehicule supuse controalelor tehnice în trafic pe întreg teritoriul Uniunii au fost raportate ca fiind într-o stare atât de precară încât au trebuit imobilizate. Aceste rapoarte indică de asemenea existența unor diferențe foarte mari între rezultatele controalelor efectuate de către statele membre. În perioada 2007-2008, diferențele în procente ale anumitor deficiențe au variat între 0,6 % și 41,4 % între țări învecinate. În fine, aceste rapoarte subliniază diferențele importante de la un stat membru la altul în ceea ce privește numărul controalelor tehnice în trafic efectuate. Pentru a obține o abordare mai echilibrată, statele membre trebuie să se angajeze să efectueze un număr minim de controale, proporțional cu numărul vehiculelor comerciale înmatriculate pe teritoriul lor.
- (9) Furgonetele și remorcile acestora sunt folosite mai frecvent în transportul rutier. Aceste vehicule nu fac obiectul anumitor cerințe precum cerințele de formare pentru conducătorii auto profesioniști sau de instalare a unor dispozitive limitatoare de viteză, ceea ce se soldează cu un număr relativ ridicat de accidente rutiere în care sunt implicate astfel de vehicule. Furgonetele și remorcile acestora trebuie incluse, prin urmare, în domeniul de aplicare al controalelor tehnice în trafic.
- (10) Cu scopul de a evita sarcina și costurile administrative inutile și de a ameliora eficiența controalelor, vehiculele exploatate de întreprinderi care nu respectă standardele de siguranță rutieră și de mediu trebuie selectate în mod prioritar, în timp ce vehiculele exploatate de operatori responsabili, care acordă atenția cuvenită aspectelor de siguranță, și întreținute în mod corespunzător trebuie recompensate prin controale mai puțin frecvente.
- (11) Controalele tehnice în trafic trebuie să constea în controlul inițial și, dacă este necesar, în controale mai amănunțite. În ambele cazuri, acestea trebuie să vizeze toate părțile și sisteme relevante ale vehiculelor. Pentru a se ajunge la un control mai armonizat, pentru toate elementele care pot fi supuse controlului, trebuie introduse metode de control și exemple de deficiențe, precum și evaluarea lor în funcție de gravitate.
- (12) În mai multe state membre, rapoartele privind controalele tehnice în trafic sunt elaborate prin mijloace electronice. În astfel de cazuri, conducătorul auto trebuie să primească un exemplar imprimat al raportului de inspecție. Toate datele și informațiile colectate pe durata controalelor tehnice în trafic trebuie transferate într-o bază de date comună a statelor membre pentru ca datele să poată fi mai ușor prelucrate, iar transferul de informații să se poată face fără a se crea o sarcină administrativă suplimentară.
- (13) Prin utilizarea unităților mobile de control se reduc întârzierile și costurile pentru operatori întrucât se pot efectua inspecții mai aprofundate direct pe marginea drumurilor publice. Pot fi folosite, în anumite condiții, și centrele de inspecție pentru realizarea unor controale mai detaliate.

⁸

COM(2010) 754 final.

- (14) Personalul care efectuează controale tehnice în trafic mai aprofundate trebuie să dețină cel puțin aceleași competențe și să îndeplinească cel puțin aceleași cerințe ca și cel care efectuează inspecțiile tehnice auto în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. XX/XX/XX al Parlamentului European și al Consiliului din [data] privind inspecția tehnică auto a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a Directivei 2009/40/CE⁹.
- (15) Cooperarea și schimbul de bune practici între statele membre sunt esențiale pentru a realiza un sistem mai armonizat de controale tehnice în trafic în întreaga Uniune. Prin urmare, statele membre trebuie să colaboreze mai strâns și în timpul activităților operaționale. Această cooperare trebuie să includă, de asemenea, organizarea periodică a unor controale tehnice în trafic concertate.
- (16) În scopul de a asigura un schimb de informații eficient între statele membre, trebuie să existe, în fiecare stat membru, un singur organism care să acționeze ca punct de contact pentru asigurarea legăturii cu alte autorități competente din domeniu. Acest organism trebuie, de asemenea, să elaboreze statisticile necesare. Pe lângă aceasta, statele membre trebuie să aplice o strategie națională de control coerentă pe teritoriul lor și pot desemna un organism unic care să coordoneze punerea în aplicare a acesteia. Autoritățile competente din fiecare stat membru trebuie să desemneze proceduri prin care se stabilesc termenele limită și conținutul informațiilor care trebuie transmise.
- (17) Pentru a permite o monitorizare a regimului controalelor tehnice în trafic pus în practică în Uniune, statele membre trebuie să comunice Comisiei, de două ori pe an, rezultatele controalelor tehnice în trafic efectuate. Comisia trebuie să raporteze datele colectate Parlamentului European.
- (18) Este necesar ca statele membre să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și să asigure aplicarea acestor norme. Sancțiunile respective trebuie să fie eficace, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.
- (19) Pentru a suplimenta prezentul regulament cu mai multe detalii tehnice, trebuie să se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene pentru a ține seama, atunci când este cazul, de evoluția legislației privind omologarea CE de tip în raport cu categoriile de vehicule, precum și de necesitatea actualizării anexelor în funcție de progresul tehnic. Este deosebit de important ca, pe parcursul activităților pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. În momentul pregătirii și elaborării actelor delegate, Comisia trebuie să garanteze transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor pertinente către Parlamentul European și Consiliu.
- (20) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare. Competențele de executare trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor

⁹

JO L [XXX].

generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie¹⁰.

- (21) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume acela de a stabili cerințe minime comune și norme armonizate privind realizarea de controale tehnice în trafic ale vehiculelor care circulă în Uniune, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea realizării acestui obiectiv.
- (22) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute de Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene, astfel cum se menționează la articolul 6 din Tratatul privind Uniunea Europeană.
- (23) Prezentul regulament extinde domeniul de aplicare al Directivei 2000/30/CE și actualizează cerințele sale tehnice. Prin urmare, directiva menționată trebuie abrogată. În plus, prezentul regulament include regulile cuprinse în Recomandarea 2010/379/UE a Comisiei din 5 iulie 2010 privind analiza de risc a defecțiunilor identificate în timpul controalelor tehnice rutiere (la vehiculele utilitare) în conformitate cu Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹¹,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT, DEFINIȚII ȘI DOMENIU DE APLICARE

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește un regim al controalelor tehnice în trafic aplicate vehiculelor comerciale care circulă pe teritoriul statelor membre.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament 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 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului:
 - autovehicule utilizate pentru transportul de călători care au mai mult de opt locuri așezate, exclusiv locul conducătorului auto – categoriile de vehicule M2 și M3,

¹⁰ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

¹¹ JO L 173, 8.7.2010, p. 97.

- autovehicule cu cel puțin patru roți, utilizate, în mod normal, pentru transportul de mărfuri, cu masa maximă admisibilă care nu depășește 3 500 kg – categoria de vehicule N1,
 - autovehicule utilizate pentru transportul de mărfuri, a căror masă maximă admisibilă depășește 3 500 kg – categoriile de vehicule N2 și N3,
 - remorci și semiremorci cu masa maximă admisibilă care nu depășește 3 500 kg – categoriile de vehicule O1 și O2,
 - remorci și semiremorci cu masa maximă admisibilă mai mare de 3 500 kg – categoriile de vehicule O3 și O4.
2. Prezentul regulament nu aduce atingere dreptului statelor membre de a efectua controale tehnice în trafic la vehiculele care nu fac obiectul prezentului regulament.

Articolul 3 **Definiții**

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „vehicul” înseamnă orice autovehicul care nu circulă pe șine sau remorca ori semiremorca sa;
- (2) „autovehicul” înseamnă orice vehicul motorizat cu roți care se deplasează prin propriile mijloace, cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;
- (3) „remorcă” înseamnă orice vehicul cu roți și fără autopropulsie, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;
- (4) „semiremorcă” înseamnă orice remorcă concepută pentru a fi atașată unui autovehicul astfel încât o parte a sa să se sprijine pe autovehicul și o parte substanțială din masa ei și masa încărcăturii sale să fie suportate de autovehicul;
- (5) „încărcătură” înseamnă toate obiectele care sunt plasate în sau pe un vehicul și nu sunt fixate permanent pe acesta, inclusiv obiectele din dispozitive de transport, cum ar fi cutiile mobile sau containerele, plasate pe vehicule;
- (6) „vehicul comercial” înseamnă un autovehicul împreună cu remorca sa, destinat transportului de mărfuri sau de pasageri în scopuri profesionale;
- (7) „vehicul înmatriculat într-un stat membru” înseamnă un vehicul înmatriculat sau pus în circulație într-un stat membru;
- (8) „deținător al unui certificat de înmatriculare” înseamnă persoana pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;
- (9) „control tehnic în trafic” înseamnă o verificare inopinată a vehiculelor comerciale care circulă pe drumuri publice de pe teritoriul unui stat membru, efectuat de autorități sau sub supravegherea directă a acestora;

- (10) „inspecție tehnică auto” înseamnă o verificare a faptului că piesele și componentele unui vehicul respectă caracteristicile de siguranță și de mediu pe care le prezentau la momentul omologării, al primei înmatriculări sau al punerii în circulație ori la momentul postechipării;
- (11) „autoritate competentă” înseamnă o autoritate sau un organism public responsabil cu administrarea sistemului național de controale tehnice în trafic.
- (12) „inspector” înseamnă o persoană autorizată de un stat membru să efectueze controale tehnice în trafic;
- (13) „deficiențe” se referă la defecțiuni tehnice și alte neconformități constatate în timpul unui control tehnic în trafic.
- (14) „control tehnic în trafic concertat” înseamnă un control tehnic în trafic organizat simultan de două sau mai multe state membre;

CAPITOLUL II

SISTEMUL DE CONTROL TEHNIC ÎN TRAFIC ȘI OBLIGAȚIILE GENERALE

Articolul 4

Sistemul de control tehnic în trafic

Sistemul de control tehnic în trafic include controalele tehnice în trafic inițiale menționate la articolul 9 și controalele tehnice în trafic mai detaliate menționate la articolul 10 alineatul (1).

Articolul 5

Procentul de vehicule care trebuie controlate

Fiecare stat membru efectuează în fiecare an calendaristic un număr total de controale tehnice în trafic inițiale care să corespundă unei proporții de cel puțin 5 % din numărul total de vehicule menționate la articolul 3 alineatul (1) care sunt înmatriculate pe teritoriul său.

Articolul 6

Sistemul de control tehnic în trafic bazat pe o clasificare în funcție de gradul de risc

1. Se introduce, la nivel național, un sistem de control tehnic în trafic bazat pe o clasificare în funcție de gradul de risc, depinzând de numărul și gravitatea deficiențelor identificate la vehiculele exploatate de întreprinderi individuale. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc este administrat de autoritatea competentă din statul membru.

2. Se atribuie fiecărei întreprinderi identificate prin sistemul de control tehnic în trafic bazat pe o clasificare în funcție de gradul de risc un profil de risc pe baza criteriilor stabilite în anexa I.

Întreprinderile se clasifică în conformitate cu următoarele profiluri de risc:

- risc ridicat,
- risc mediu,
- risc scăzut.

3. În vederea implementării sistemului de control tehnic în trafic bazat pe o clasificare în funcție de gradul de risc, statele membre pot utiliza sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc stabilit în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

Articolul 7 **Responsabilități**

1. Conducătorii unui vehicul înmatriculat într-un stat membru păstrează la bord certificatul de inspecție tehnică auto aferent celei mai recente inspecții tehnice și raportul întocmit cu ocazia ultimului control tehnic în trafic, dacă acestea sunt disponibile.
2. Conducătorul unui vehicul care este supus unui control tehnic în trafic trebuie să coopereze cu inspectorii și să ofere acces la vehicul și la piesele acestuia în scopul efectuării controlului.
3. Întreprinderile individuale se asigură că, în orice moment, vehiculele pe care le exploatează sunt apte, din punct de vedere tehnic, să circule.

Articolul 8 **Inspectorii**

1. Inspectorii trebuie să se abțină de la orice fel de discriminare pe considerente care țin de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare ori de punere în circulație a vehiculului atunci când selectează vehiculul pentru un control tehnic în trafic și când îl efectuează.
2. Inspectorul care a efectuat inspecția tehnică auto a unui vehicul nu poate lua parte la efectuarea controlului tehnic în trafic ulterior al aceluiași vehicul.
3. Inspectorul trebuie să fie imparțial și liber de orice conflict de interese, în special în ceea ce privește legăturile economice, personale sau familiale cu conducătorul auto, cu operatorul sau cu deținătorul certificatului de înmatriculare al vehiculului controlat.
4. Inspectorii nu trebuie în niciun caz să fie recompensați pentru numărul sau rezultatele controalelor tehnice în trafic efectuate.

CAPITOLUL III

PROCEDURILE DE CONTROL

Articolul 9

Selectarea vehiculelor pentru controlul tehnic inițial în trafic

Atunci când identifică vehicule care urmează a fi supuse unui control tehnic în trafic, inspectorii aleg cu prioritate vehicule exploatate de întreprinderi cu un profil de risc ridicat, astfel cum este menționat la articolul 6 alineatul (2). Pot fi selectate pentru control și alte vehicule atunci când există suspiciunea că acestea prezintă un risc pentru siguranța rutieră.

Articolul 10

Conținutul și metodele controalelor tehnice în trafic

1. Vehiculele selectate pentru un control tehnic în trafic în conformitate cu articolul 9 sunt supuse unui control tehnic în trafic inițial.

La fiecare control tehnic în trafic inițial al unui vehicul, inspectorul:

- (a) trebuie să verifice certificatul de inspecție tehnică auto și raportul de control tehnic în trafic, dacă sunt disponibile, păstrate la bord în conformitate cu articolul 7 alineatul (1);
- (b) trebuie să realizeze o evaluare vizuală a stării vehiculului și a încărcăturii acestuia.

În cazul în care au fost indicate o deficiență sau deficiențe în raportul de control în trafic anterior, inspectorul trebuie să verifice dacă deficiența sau deficiențele respective au fost remediate.

2. Pe baza rezultatului inspecției inițiale, inspectorul poate decide că vehiculul sau remorca acestuia trebuie supuse unui control tehnic în trafic mai detaliat.

Un control tehnic în trafic mai detaliat trebuie să vizeze cel puțin următoarele aspecte:

- mecanismul de frânare,
- direcția,
- punțile, jantele, anvelopele și suspensia.
- elemente poluante.

Controlarea fiecăreia dintre aceste părți vizează unul sau mai multe dintre elementele aferente acestor aspecte, enumerate în anexa II.

În plus, inspectorul poate verifica alte aspecte de control enumerate la punctul 1 din anexa II, care vizează unul sau mai multe dintre elementele enumerate în anexa menționată sau pe toate.

În cazul în care un certificat de inspecție tehnică auto sau un raport de control tehnic în trafic demonstrează că în cursul lunii precedente a fost controlat unul dintre elementele enumerate în anexa II, inspectorul nu controlează elementul respectiv, cu excepția cazurilor justificate de existența unei deficiențe evidente.

4. Atunci când efectuează un control tehnic în trafic, inspectorul utilizează metodele de control stabilite în anexa II.
5. Numai inspectorii care îndeplinesc cerințele minime de competență și de formare stabilite la articolul 12 și în anexa VI din Regulamentul (UE) nr. XXX/XXXX al Parlamentului European și al Consiliului din [data] privind inspecția tehnică auto a autovehiculelor și a remorcilor acestora efectuează controale tehnice în trafic mai detaliate.

Articolul 11

Instalațiile de control

1. Un control tehnic în trafic mai detaliat se efectuează cu ajutorul unei unități mobile de control sau într-un centru de inspecție astfel cum se menționează în Regulamentul (UE) nr. XXX/XXXX al Parlamentului European și al Consiliului din [data] privind inspecția tehnică auto a autovehiculelor și a remorcilor acestora.
2. Dacă controalele urmează să fie efectuate într-un centru de inspecție, locul controlului tehnic în trafic inițial nu se stabilește la mai mult de 10 km de acest centru.
2. Unitățile mobile de control includ echipamente corespunzătoare pentru efectuarea unui control tehnic în trafic, cel puțin echipamentele necesare pentru evaluarea stării frânelor, a direcției, a suspensiei și a emisiilor vehiculului.

Articolul 12

Evaluarea deficiențelor

1. Pentru fiecare element care urmează să fie inspectat, inspectorul trebuie să folosească lista posibilelor deficiențe și a gradului lor de gravitate prevăzută în anexa III.
2. Atunci când efectuează un control tehnic în trafic, inspectorul trebuie să atribuie fiecărei deficiențe identificate un nivel de gravitate și să o includă într-una dintre categoriile următoare:
 - deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului și alte neconformități minore,

- deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului sau să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic sau alte neconformități mai importante;
 - deficiențe periculoase care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere, astfel încât vehiculul nu poate fi utilizat pe drumurile publice în niciun caz.
3. Un vehicul prezentând deficiențe care se încadrează în mai mult de o categorie de deficiențe dintre cele menționate la alineatul (2) trebuie să fie clasificat în categoria care corespunde deficienței celei mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe din aceeași categorie este clasificat în categoria de gravitate superioară dacă efectul combinat al acestor deficiențe conduce la un risc mai mare pentru siguranța rutieră.

Articolul 13

Norme specifice referitoare la controlul fixării încărcăturii

Inspectorul poate supune un vehicul unui control al fixării încărcăturii în conformitate cu anexa IV. Procedurile referitoare la măsurile subsecvente, menționate la articolul 14, se aplică de asemenea în cazul unor deficiențe majore sau periculoase legate de fixarea încărcăturii.

Articolul 14

Măsurile subsecvente în cazul identificării unor deficiențe majore sau periculoase

1. Orice deficiență majoră identificată în cursul unui control inițial sau al unui mai detaliat trebuie rectificată fără întârziere în apropierea locului unde are loc controlul.
2. Inspectorul poate decide ca vehiculul să fie supus unei inspecții tehnice auto în termenul pe care îl stabilește dacă vehiculul respectiv este înmatriculat în statul membru în care s-a desfășurat controlul tehnic în trafic. Dacă vehiculul este înmatriculat într-un alt stat membru, inspectorul poate solicita autorității competente din statul membru în cauză să efectueze o nouă inspecție tehnică auto a acestui vehicul conform procedurii stabilite la articolul 18 alineatul (3).
3. Inspectorul nu autorizează folosirea unui vehicul la care a fost identificată o deficiență clasificată în categoria deficiențelor periculoase decât după remedierea acestor deficiențe la locul de desfășurare a controlului. Inspectorul poate autoriza utilizarea unui astfel de vehicul în scopul deplasării lui până la cel mai apropiat atelier unde pot fi reparate aceste deficiențe, cu condiția ca deficiențele periculoase să fie 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.

Inspectorul poate autoriza transportarea directă a vehiculului la care a fost identificată o deficiență clasificată în categoria deficiențelor periculoase până la locul cel mai apropiat în care vehiculul să poată fi reparat sau imobilizat.

Articolul 15
Taxe de control

Atunci când, în urma unui control mai detaliat, au fost identificate deficiențe majore sau periculoase, statele membre pot solicita plata unei taxe. Valoarea taxei trebuie să fie rezonabilă și să nu depășească valoarea taxei solicitate pentru inspecția tehnică auto a aceluiași tip de vehicul.

Articolul 16
Raportul de control și baza de date a controalelor tehnice în trafic

1. La încheierea unui control mai detaliat, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa V. Conducătorul auto al vehiculului primește o copie a raportului de control sau, în cazul rapoartelor întocmite electronic, un exemplar imprimat al acestuia.
2. Inspectorul comunică autorității competente rezultatele controalelor tehnice în trafic mai detaliate într-o perioadă de timp rezonabilă de la inspecțiile respective. Autoritatea competentă păstrează aceste informații timp de 36 de luni de la data primirii lor.
3. Rezultatele controlului tehnic în trafic sunt comunicate autorității competente pentru înmatricularea vehiculului.

CAPITOLUL IV

COOPERARE ȘI SCHIMB DE INFORMAȚII

Articolul 17
Desemnarea unui punct de contact

1. Statele membre desemnează un punct de contact care:
 - 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,
 - este responsabil de schimbul de informații și asistă autoritățile competente ale altor state membre.
2. Statele membre transmit Comisiei denumirea și datele de contact ale propriului punct de contact național cel târziu până la [*un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament*] și informează Comisia fără întârziere cu privire la orice fel de modificări ale acestora. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact și o transmite statelor membre.

Articolul 18

Cooperarea dintre statele membre

1. Atunci când se identifică deficiențe majore sau periculoase, în special deficiențe care duc la o interdicție de a utiliza vehiculul, la un vehicul care nu este înmatriculat în statul membru unde are loc controlul, punctul de contact informează autoritatea competentă din statul membru de înmatriculare a vehiculului în legătură cu rezultatele controlului respectiv. Aceste informații trebuie să conțină elementele raportului de control tehnic în trafic, conform anexei VI. Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2), norme privind procedurile de notificare, către autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare, a vehiculelor care prezintă deficiențe majore sau periculoase.
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 să ia măsurile subsecvente corespunzătoare, cum ar fi supunerea vehiculului unei noi inspecții tehnice auto astfel cum se prevede la articolul 14.

Autoritatea competentă din statul membru de înmatriculare a vehiculului informează statul membru în care are loc controlul cu privire la măsurile luate.

Articolul 19

Controale tehnice în trafic concertate

Statele membre întreprind, cel puțin de șase ori pe an, activități de control tehnic în trafic concertate. Statele membre pot combina aceste activități cu controalele stabilite la articolul 5 din Directiva 2006/22/CE.

Articolul 20

Comunicarea de informații către Comisie

1. Înainte de data de 31 martie a fiecărui al doilea an, statele membre comunică prin mijloace electronice Comisiei datele colectate referitoare la ultimii doi ani calendaristici și referitoare la vehiculele controlate. Aceste date indică:
 - (a) numărul de vehicule controlate;
 - (b) categoria de vehicule controlate în conformitate cu anexa V punctul 6;
 - (c) statul membru de înmatriculare a vehiculului;
 - (d) aspectele verificate și deficiențele detectate, în conformitate cu anexa V punctul 8.

Primul raport vizează o perioadă de doi ani începând de la 1 ianuarie [anul].

2. Comisia adoptă norme detaliate referitoare la comunicarea menționată la alineatul (1), în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul

(2). Până la stabilirea acestor norme, se folosește formularul standard de raportare stabilit în anexa VI.

Comisia raportează datele colectate Parlamentului European.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII PRIVIND ACTELE DELEGATE ȘI COMPETENȚELE DE EXECUTARE

Articolul 21

Actele delegate

Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu dispozițiile de la articolul 22, în următoarele scopuri:

- 1) de a actualiza, dacă este cazul, articolul 2 alineatul (1) pentru a ține seama de schimbările categoriilor de vehicule rezultate din modificări ale legislației menționate la articolul respectiv,
- de a actualiza anexele în funcție de progresul tehnic sau pentru a ține seama de modificarea legislației Uniunii sau a celei internaționale.

Articolul 22

Exercitarea competențelor delegate

1. Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva condițiilor stabilite la prezentul articol.
2. Delegarea competenței menționate la articolul 21 se acordă pe durată nedeterminată, *[începând de la data intrării în vigoare a prezentului regulament]*.
3. Delegarea competenței menționate la articolul 21 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței menționate în respectiva decizie. Decizia de revocare intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.
4. Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 21 intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înaintea expirării acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu au obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 23

Procedura comitetelor

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

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 24

Sanctiuni

1. Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare asigurării punerii în aplicare a acestora. Sancțiunile respective trebuie să fie eficace, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.
2. Normele stabilite în conformitate cu alineatul (1) includ sancțiuni pentru refuzul conducătorului auto sau al operatorului de a coopera cu inspectorul și de a remedia deficiențele constatate în timpul controlului.
3. Statele membre raportează respectivele dispoziții Comisiei la cel târziu [*un an de la aplicarea prezentului regulament*] și o informează fără întârziere cu privire la orice modificare ulterioară care le privește.

Articolul 25

Abrogare

Directiva 2000/30/CE se abrogă cu începere de la [*data aplicării prezentului regulament*].

Articolul 26

Intrare în vigoare și aplicare

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

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

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele