Publicat în Jurnalul Oficial L nr. 141 din 06-06-2009

Abrogat(ă) de Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014

DIRECTIVA 2009/40/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN I A CONSILIULUI

din 6 mai 2009

privind inspecia tehnic auto pentru autovehicule i remorcile acestora (reformare)

(Text cu relevan pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN I CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunitii Europene, în special articolul 71,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic i Social European ([1]),

dup consultarea Comitetului Regiunilor,

hotrând în conformitate cu procedura prevzut la articolul 251 din tratat ([2]),

Întrucât:

(1) Directiva 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 de apropiere a legislaiilor statelor membre referitoare la inspecia tehnic auto pentru autovehicule i remorcile acestora ([3]) a fost modificat în mod substanial în repetate rânduri ([4]). Deoarece noi modificri sunt aduse respectivei directive, ar trebui, din motive de claritate, s se procedeze la reformarea acesteia.

(2) În cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, circulaia rutier a anumitor vehicule în spaiul comunitar trebuie s se desfoare în cele mai bune condiii, în ceea ce privete atât sigurana, cât i concurena între operatorii de transport din statele membre.

(3) Dezvoltarea circulaiei rutiere i, ca urmare, sporirea pericolelor i a noxelor face ca toate statele membre s se confrunte cu probleme de siguran similare în ceea ce privete natura i gravitatea acestora.

(4) Controalele efectuate pe parcursul duratei de via a unui vehicul trebuie s fie relativ simple, rapide i necostisitoare.

(5) Standardele i metodele comunitare minime, care urmeaz a fi utilizate pentru verificarea elementelor enumerate în prezenta directiv ar trebui, prin urmare, s fie definite în cadrul unor directive speciale.

(6) Se impune adaptarea rapid la progresul tehnic a standardelor i metodelor precizate în directivele speciale, precum i, pentru a facilita punerea în aplicare a msurilor impuse în acest scop, instituirea unei proceduri de cooperare strâns între statele membre i Comisie, în cadrul unui comitet privind adaptarea la progresul tehnic a directivei privind inspecia tehnic auto pentru autovehicule i remorcile acestora.

(7) În ceea ce privete sistemele de frânare, este dificil stabilirea unor valori standard pentru aspecte precum reglajul presiunii pneumatice i pentru timpii de umplere a compresorului, având în vedere diversitatea echipamentelor i a metodelor utilizate în cadrul Comunitii.

(8) Este recunoscut de ctre toi factorii implicai în inspecia tehnic auto a vehiculelor faptul c metoda de control i, în special, gradul de încrcare a vehiculului în timpul controalelor (vehicul încrcat, parial încrcat sau neîncrcat) pot influena gradul de încredere al celor care efectueaz inspeciile în ceea ce privete fiabilitatea sistemelor de frânare.

(9) Recomandarea valorilor de referin pentru fora de frânare în funcie de gradul de încrcare a vehiculului, pentru fiecare model de vehicul, ar trebui s ajute la sporirea acestui grad de încredere. Prezenta directiv ar trebui s autorizeze tipul de control respectiv în locul controlului valorilor minime de performan pentru fiecare categorie de vehicul.

(10) Cu privire la sistemele de frânare, domeniul de aplicare a prezentei directive ar trebui s vizeze, în principal, vehiculele care au primit omologarea componentelor în conformitate cu Directiva 71/320/CEE a Consiliului din 26 iulie 1971 privind apropierea legislaiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de frânare ale unor categorii de autovehicule i ale remorcilor acestora ([5]), dei se admite c anumite tipuri de vehicule au fost omologate în conformitate cu norme interne care pot fi diferite fa de cerinele din respectiva directiv.

(11) Statele membre pot extinde aria controlului sistemelor de frânare i la categorii de vehicule sau elemente care nu fac obiectul prezentei directive.

(12) Statele membre pot prevedea controale mai severe sau mai frecvente pentru sistemele de frânare.

(13) Prezenta directiv urmrete meninerea emisiilor la un nivel sczut pe toat durata de via a vehiculului, prin inspecii periodice ale emisiilor de gaze de eapament i asigurarea retragerii din circulaie a vehiculelor cu potenial mare de poluare, pân la aducerea lor la un stadiu de întreinere corespunztor.

(14) Un reglaj necorespunztor i o întreinere inadecvat sunt duntoare nu doar pentru motor, ci i pentru mediu, deoarece cresc poluarea i consumul de combustibil. Prezint importan dezvoltarea unui tip de transport care protejeaz mediul.

(15) În cazul motoarelor cu aprindere prin compresie (motoare Diesel), msurarea opacitii fumului de eapament se consider a fi un indicator relevant al strii de întreinere a vehiculului, în ceea ce privete emisiile.

(16) În cazul motoarelor cu aprindere prin scânteie (motoare pe benzin), msurarea emisiilor de monoxid de carbon degajate de eava de eapament, când motorul este la ralanti, se consider a fi un indicator relevant al strii de întreinere a vehiculului, în ceea ce privete emisiile.

(17) Procentul de respingeri în urma controlului emisiilor de gaze de eapament risc s fie ridicat în cazul vehiculelor care nu sunt întreinute în mod regulat.

(18) În cazul vehiculelor cu motor pe benzin pentru care normele de omologare specific faptul c trebuie s fie echipate cu sisteme perfecionate de control al emisiilor, precum catalizatoarele cu trei ci i cu sond lambda, normele de control periodic al emisiilor trebuie s fie mai severe decât pentru vehiculele convenionale.

(19) Directiva 98/69/CE a Parlamentului European i a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind msurile care trebuie adoptate împotriva polurii aerului cu emisiile autovehiculelor ([6]) impune introducerea, începând cu anul 2000, a sistemelor de bord de diagnosticare (SBD) pentru autovehiculele care funcioneaz cu benzin i pentru autovehiculele comerciale uoare, în vederea monitorizrii funcionrii sistemului de control al emisiilor autovehiculului. În mod similar, SBD sunt obligatorii i pentru noile vehicule cu motoare diesel începând cu anul 2003.

(20) Statele membre pot, dac este cazul, s exclud din domeniul de aplicare a prezentei directive anumite vehicule considerate a fi de interes istoric. Statele membre pot, de asemenea, institui propriile lor standarde de inspecie pentru aceste vehicule. Totui, acest drept nu trebuie s conduc la aplicarea unor standarde mai severe decât cele avute în vedere la proiectarea respectivelor vehicule.

(21) Exist sisteme de diagnosticare simple i larg rspândite pe care organismele de control le pot folosi pentru a controla cea mai mare parte a vehiculelor echipate cu un dispozitiv de limitare a vitezei. Pentru vehiculele care nu pot fi controlate cu ajutorul acestor instrumente de diagnosticare larg rspândite, autoritile folosesc echipamentul disponibil furnizat de constructorul vehiculului sau prevd acceptarea unui certificat de verificare adecvat eliberat de constructorul vehiculului sau de reprezentantul acestuia.

(22) Verificarea periodic a bunei funcionri a dispozitivului de limitare a vitezei ar trebui s fie facilitat pentru vehiculele echipate cu noua aparatur de înregistrare (tahograf digital) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2135/98 al Consiliului din 24 septembrie 1998 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatura de înregistrare în domeniul transporturilor rutiere i a Directivei 88/599/CEE privind aplicarea Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 i (CEE) nr. 3821/85 ([7]). Începând cu anul 2003, vehiculele noi sunt echipate cu aceast aparatur.

(23) Cerinele tehnice referitoare la taxiuri i ambulane sunt similare cu cele referitoare la autoturisme. Din acest motiv, elementele controlate pot fi similare, dei frecvena controalelor difer.

(24) Fiecare stat membru trebuie s asigure, în domeniul su de jurisdicie, efectuarea metodic i la un standard ridicat a inspeciilor tehnice auto.

(25) Comisia ar trebui s verifice aplicarea practic a prezentei directive.

(26) Deoarece obiectivele aciunii preconizate, i anume armonizarea reglementrilor privind inspecia tehnic auto, împiedicarea denaturrii concurenei între operatorii de transport rutier de marf i garantarea verificrii i întreinerii corecte a vehiculelor, nu pot fi realizate de ctre statele membre acionând individual i, având în vedere amploarea aciunii, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunitii, aceasta poate adopta msuri în conformitate cu principiul subsidiaritii, astfel cum este prevzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporionalitii, astfel cum este enunat în respectivul articol, prezenta directiv nu depete ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

(27) Msurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui s fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competenelor de executare conferite Comisiei ([8]).

(28) Comisia ar trebui, în special, s fie împuternicit s opereze modificrile necesare în vederea definirii unor standarde minime i a unor metode de inspecie tehnic, precum i a adaptrii acestora la progresul tehnic. Deoarece msurile respective au un domeniu general de aplicare i sunt destinate s modifice elemente neeseniale ale prezentei directive prin completarea acesteia cu noi elemente neeseniale, acestea trebuie s fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevzut la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(29) Prezenta directiv nu ar trebui s aduc atingere obligaiilor statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menionate în anexa III partea B,

ADOPT PREZENTA DIRECTIV:

([1]) JO C 224, 30.8.2008, p. 66.

([2]) Avizul Parlamentului European din 23 septembrie 2008 (nepublicat înc în Jurnalul Oficial) i Decizia Consiliului din 30 martie 2009.

([3]) JO L 46, 17.2.1997, p. 1.

([4]) A se vedea anexa III partea A.

([5]) JO L 202, 6.9.1971, p. 37.

([6]) JO L 350, 28.12.1998, p. 1.

([7]) JO L 274, 9.10.1998, p. 1.

([9]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

CAPITOLUL I

DISPOZIII GENERALE

Articolul 1

(1) În fiecare stat membru, autovehiculele înmatriculate în statul respectiv, precum i remorcile i semiremorcile acestora, sunt supuse unei inspecii tehnice auto periodice, în conformitate cu prezenta directiv.

(2) Categoriile de vehicule care urmeaz a fi supuse inspeciei tehnice auto, frecvena de efectuare a inspeciei tehnice auto i elementele care trebuie controlate sunt enumerate în anexele I i II.

Articolul 2

Inspeciile tehnice auto prevzute de prezenta directiv se efectueaz de ctre statul membru sau de ctre un organism public abilitat de stat în acest sens sau de ctre organisme sau instituii desemnate i supravegheate direct de ctre stat, inclusiv organisme private autorizate corespunztor. În mod special, atunci când instituiile însrcinate cu inspecia tehnic auto realizeaz, în acelai timp, i activitatea de reparare a autovehiculelor, statele membre depun toate eforturile pentru a asigura obiectivitatea i nivelul înalt de calitate ale inspeciei.

Articolul 3

(1) Statele membre iau msurile pe care le consider necesare pentru a dovedi faptul c un vehicul a trecut cu succes inspecia tehnic auto, fiind conform cel puin cu dispoziiile prevzute de prezenta directiv.

Aceste msuri sunt notificate celorlalte state membre i Comisiei.

(2) Fiecare stat membru, pe aceeai baz ca i când ar fi eliberat el însui dovada, recunoate dovada eliberat într-un alt stat membru prin care se arat c un autovehicul înmatriculat pe teritoriul acelui stat, împreun cu remorca sau semiremorca sa, au trecut cu succes inspecia tehnic auto, fiind conforme cel puin cu dispoziiile prevzute de prezenta directiv.

(3) Statele membre aplic procedurile corespunztoare pentru a stabili, în msura posibilului, faptul c performanele sistemelor de frânare ale vehiculelor înmatriculate pe teritoriul lor sunt în conformitate cu cerinele specificate în prezenta directiv.

CAPITOLUL II

EXCEPII

Articolul 4

(1) Statele membre au dreptul s exclud din domeniul de aplicare a prezentei directive vehiculele din dotarea forelor armate, a forelor de ordine i a pompierilor.

(2) Statele membre pot, dup consultarea Comisiei, s exclud din domeniul de aplicare a prezentei directive sau s supun unor dispoziii speciale anumite vehicule care sunt exploatate sau utilizate în condiii excepionale i vehiculele care nu sunt utilizate niciodat sau aproape niciodat pe drumurile publice, inclusiv vehiculele de interes istoric care au fost fabricate înainte de 1 ianuarie 1960 sau care sunt temporar retrase din circulaie.

(3) Statele membre pot, dup consultarea Comisiei, s stabileasc propriile lor norme de control pentru vehiculele considerate a fi de interes istoric.

Articolul 5

Sub rezerva dispoziiilor din anexele I i II, statele membre pot:

(a) devansa data primei inspecii tehnice auto obligatorii i, acolo unde este cazul, pot impune ca vehiculul s fac obiectul unei inspecii tehnice auto înainte de înmatriculare;

(b) reduce intervalul dintre dou inspecii tehnice auto obligatorii succesive;

(c) decide cu privire la obligativitatea inspeciei tehnice auto pentru echipamentele opionale;

(d) spori numrul de elemente care trebuie controlate;

(e) extinde obligaia inspeciei tehnice auto periodice la alte categorii de vehicule;

(f) dispune inspecii speciale suplimentare;

(g) impune, pentru vehicule înmatriculate pe teritoriul lor, standarde minime pentru eficiena sistemelor de frânare mai severe decât cele menionate în anexa II i include o inspecie tehnic a vehiculelor cu încrcturi mai mari, cu condiia ca aceste cerine s nu le depeasc pe cele asociate vehiculului în momentul omologrii iniiale.

CAPITOLUL III

DISPOZIII FINALE

Articolul 6

(1) Comisia adopt directive speciale necesare în vederea definirii metodelor i standardelor minime de inspecie tehnic auto a elementelor menionate în anexa II, precum i a oricror modificri necesare în vederea adaptrii acestor standarde i metode la progresul tehnic.

(2) Msurile respective, destinate s modifice elemente neeseniale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adopt în conformitate cu procedura de reglementare cu control menionat la articolul 7 alineatul (2).

Articolul 7

(1) Comisia este asistat de un comitet pentru adaptarea la progresul tehnic a directivei privind inspecia tehnic auto pentru autovehicule i remorcile acestora.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplic articolul 5a alineatele (1)-(4) i articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispoziiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 8

În termen de maximum trei ani de la introducerea controlului tehnic periodic al dispozitivelor limitatoare de vitez, Comisia analizeaz dac, pe baza experienei acumulate, controalele prevzute sunt suficiente pentru detectarea dispozitivelor limitatoare de vitez defecte sau contrafcute sau dac este necesar modificarea reglementrilor în vigoare.

Articolul 9

Comisiei îi sunt comunicate de ctre statele membre textele principalelor dispoziii de drept intern pe care le adopt în domeniul reglementat de prezenta directiv.

Articolul 10

Directiva 96/96/CE, astfel cum a fost modificat prin actele menionate în anexa III partea A, se abrog, fr a aduce atingere obligaiilor care revin statelor membre în ceea ce privete termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menionate în anexa III partea B.

Trimiterile la directiva abrogat se interpreteaz ca trimiteri la prezenta directiv i se citesc în conformitate cu tabelul de coresponden din anexa IV.

Articolul 11

Prezenta directiv intr în vigoare în a douzecea zi de la data publicrii în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Articolul 12

Prezenta directiv se adreseaz statelor membre.

Adoptat la Strasbourg, 6 mai 2009.

Pentru Parlamentul European	Pentru Consiliu
Preedintele	Preedintele
H.-G. POTTERING	J. KOHOUT

ANEXA I

CATEGORIILE DE VEHICULE SUPUSE INSPECIEI TEHNICE AUTO I FRECVENA DE EFECTUARE A INSPECIILOR TEHNICE AUTO

+---

Categorii de vehicule	Frecvența inspecțiilor tehnice auto
1. Autovehicule utilizate pentru transportul de pasageri și care au mai mult de opt locuri, exclusiv scaunul conducătorului auto	La un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima oară; ulterior, anual
2. Autovehicule utilizate pentru transport de marfă și cu masa maximă admisibilă mai mare de 3 500 kg	La un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată; ulterior, anual
3. Remorci și semiremorci cu masa maximă admisibilă mai mare de 3 500 kg	La un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată; ulterior, anual
4. Taxiuri, ambulanțe	La un an de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată; ulterior, anual
5. Autovehicule cu cel puțin patru roți, utilizate, în mod normal, pentru transportul de mărfuri, cu masa maximă admisibilă de 3 500 kg, cu excepția tractoarelor și utilajelor agricole	La patru ani de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată; ulterior, la fiecare doi ani
6. Autovehicule cu cel puțin patru roți, utilizate pentru transportul de pasageri și care nu au mai mult de opt locuri, exclusiv scaunul conducătorului auto	La patru ani de la data la care vehiculul a fost folosit prima dată; ulterior, la fiecare doi ani

ANEXA II

ELEMENTE CARE TREBUIE CONTROLATE ÎN MOD OBLIGATORIU

Inspecia tehnic auto trebuie s acopere cel puin elementele menionate mai jos, cu condiia ca acestea s aib legtur cu echipamentele obligatorii ale vehiculului controlat în respectivul stat membru.

Inspeciile tehnice auto reglementate prin prezenta anex pot fi efectuate vizual, fr demontarea prilor componente ale vehiculului.

În cazul în care se constat c vehiculul este defect în ceea ce privete elementele menionate mai jos, autoritile competente din statele membre trebuie s adopte o procedur pentru stabilirea condiiilor în care vehiculul poate fi folosit înainte de a fi supus altei inspecii tehnice auto.

VEHICULE DIN CATEGORIILE 1, 2, 3, 4, 5 ȘI 6
1. Sisteme de frânare

Următoarele elemente trebuie incluse în inspecţia tehnică a sistemelor de frânare ale vehiculului. Rezultatele obţinute în
timpul verificării sistemelor de frânare trebuie să corespundă, pe cât posibil, cu cerinţele tehnice ale Directivei
71/320/CEE.

+---

Elementele care trebuie verificate/încercate | Motivele respingerii

---

+---

1.1. Starea mecanică şi funcţionarea |

+---

1.1.1. Pivotul pedalei de frână |- prea strâns
|- pivot uzat
|- uzură/joc excesiv

+---

1.1.2. Starea pedalei şi cursa dispozitivului |- cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă de acţionare a frânei |- degajare incorectă a comenzii de frână
|- cauciucul antiderapant de pe pedala de frână lipsă, prost fixat sau uzat

---

+---

1.1.3. Pompa de vid sau compresorul şi |- timp prea lung de umplere a compresorului, pentru funcţionarea eficace a
rezervoarele | frânelor
|- presiune pneumatică/vid insuficient pentru asigurarea unei frânări
| repetate (cel puţin două acţionări) după declanşarea dispozitivului de
| avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos)
|- pierdere de aer care produce o scădere considerabilă a presiunii sau
| pierderi de aer perceptibile

+---

1.1.4. Indicator de nivel de presiune scăzută |- funcţionarea defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune
sau manometru | scăzută/a manometrului

+---

1.1.5. Supapă de comandă a frânei cu |- supapă fisurată sau deteriorată, uzură excesivă acţionare manuală |- proastă funcţionare a supapei de comandă
|- comandă nesigură asupra tijei supapei sau supapă nesigură
|- conexiuni prost fixate sau lipsa etanşeităţii
|- funcţionare nesatisfăcătoare

+---

1.1.6. Frână de mână, pârghie de comandă, |- blocare incorectă a clichetului de frână de mână clichet de frână de mână |- uzură excesivă a axului pârghiei sau a mecanismului cu clichet
|- cursă prea mare a pârghiei, indicând un reglaj incorect

+---

1.1.7. Supape de frânare (supape de comandă, |- deteriorate, etanşeitate insuficientă (pierderi de aer) supape de degajare rapidă, regulatoare de |- pierdere excesivă de ulei din compresor presiune etc.) |- montare nesigură/necorespunzătoare
|- pierderi excesive de lichid de frână

+---

C.T.C.E. Piatra Neamţ

1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii	|- entile de izolare defecte sau supapă cu auto-etanşare defectă |- montare nesigură/necorespunzătoare |- etanşeitate insuficientă
1.1.9. Acumulator, rezervor de presiune	|- deteriorat, corodat, neetanş |- nefuncţionare a dispozitivului de golire |- montare nesigură/necorespunzătoare
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (sisteme hidraulice)	|- servomecanism defect sau ineficace |- cilindru principal defect sau neentanş |- cilindru principal nesigur |- cantitate insuficientă de lichid de frână |- lipsă capac rezervor cilindru principal |- lampă de avertizare pentru lichidul de frână aprinsă sau defectă |- funcţionare incorectă a dispozitivului de avertizare în caz de nivel | insuficient al lichidului de frână
1.1.11. Conducte de frână rigide	|- risc de fisurare sau rupere |- lipsa etanşeităţii la nivelul conductelor sau al racordurilor |- deteriorate sau excesiv de corodate |- plasate greşit
1.1.12. Furtunuri flexibile ale frânei	|- risc de fisurare sau rupere |- deteriorate, puncte de fricţiune, prea scurte, răsucite |- lipsa etanşeităţii la nivelul furtunurilor sau al racordurilor |- umflare exagerată a furtunului sub presiune |- porozitate
1.1.13. Garnituri de frână	|- uzură excesivă |- murdărite (cu ulei, unsoare etc.)
1.1.14. Tamburi de frână, discuri de frână	|- uzură excesivă, fisuri excesive, nesiguri sau sparţi |- murdărite (ulei, unsori etc.) |- placa din spate fixată necorespunzător
1.1.15. Cabluri de frână, tije, cuplaj pârghii	|- cabluri deteriorate, cu noduri |- excesiv de uzate sau corodate |- îmbinare nesigură a cablurilor sau a tijelor |- orice restricţionare a mişcării libere a sistemului de frânare |- orice mişcare anormală a pârghiilor/tijelor/cuplajelor, indicând o | reglare incorectă sau o uzură excesivă
1.1.16. Organe de acţionare frână (inclusiv frâne cu arc sau cilindri hidraulici)	|- fisurate sau deteriorate |- neetanşe |- montare nesigură/necorespunzătoare |- coroziune excesivă |- cursă prea mare a pistonului sau mecanismului cu membrană

C.T.C. Piața Neamț

	|- lipsa învelişului de protecţie contra prafului sau deteriorarea sa excesivă
1.1.17. Corector automat al frânei în funcţie de sarcină	|- cuplaj defect |- reglaj incorect |- blocat, nefuncţional |- lipsă
1.1.18. Dispozitive automate de eliminare a reglaj incorect jocurilor	|- blocate sau cu mişcare anormală, uzură excesivă sau |- defecte
1.1.19. Sistem de încetinire (dacă este montat sau necesar)	|- conexiuni sau elemente de fixare nesigure |- defect
1.2. Performanţa şi eficienţa frânei de serviciu	
1.2.1. Performanţa (creştere progresivă până la putere maximă)	|- putere de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roţi |- puterea de frânare la oricare roată este mai mică de 70% din cea mai mare putere înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeaşi punte. În cazul încercării frânelor pe carosabil, devierea excesivă a vehiculului de la direcţia dreaptă. |- variaţie bruscă a puterii de frânare (blocaj) |- frânare cu întârziere anormală pe oricare dintre roţi |- fluctuaţie excesivă a puterii de frânare, cauzată de discuri deformate sau de tamburi ovalizaţi
1.2.2. Eficienţa	|- un coeficient de frânare proporţional cu sarcina maximă autorizată sau, în cazul semiremorcilor, cu suma sarcinilor autorizate pe punţi, dacă este cazul, mai mic decât următoarele valori: eficienţă minimă de frânare categoria 1: 50%(1) categoria 2: 43%(2) categoria 3: 40%(3) categoria 4: 50% categoria 5: 45%(4) categoria 6: 50% |- sau o putere de frânare mai mică decât valorile de referinţă, dacă acestea sunt specificate de fabricantul osiei vehiculului(5)
1.3. Performanţa şi eficienţa frânei secundare (de urgenţă) (dacă este asigurată de un sistem separat)	

1.3.1. Performanţă	- frână nefuncţională pe o parte - puterea de frânare la oricare roată este mai mică de 70% din cea mai mare putere înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeaşi osie - variaţie bruscă a puterii de frânare (blocaj) - sistemul de frânare automată nu funcţionează în cazul remorcilor
1.3.2. Eficienţă	- pentru toate categoriile de vehicule, un coeficient de frânare mai mic de 50%(6) din performanţa frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2, în raport cu sarcina maximă autorizată, ori, în cazul semiremorcilor, cu suma sarcinilor admise pe punte
1.4. Performanţa şi eficienţa frânei de mână	
1.4.1. Performanţă	- frână nefuncţională pe o parte
1.4.2. Eficienţă	- pentru toate categoriile de vehicule un coeficient de frânare mai mic de 16% în raport cu sarcina maximă autorizată sau, pentru autovehicule, mai mic de 12% în raport cu sarcina combinată maximă autorizată a vehiculului, luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare
1.5. Performanţă sistem de încetinire sau de frânare pe eşapament	- variaţie bruscă a eficienţei (la sistemul de încetinire) - defect
1.6. Sistem antiblocare frână	- funcţionare incorectă a dispozitivului de avertizare antiblocare - defect

(1) 48% pentru vehiculele din categoria 1 care nu sunt dotate cu ABS sau omologate înainte de 1 octombrie 1991 (data interzicerii primei puneri în circulaţie fără omologarea CE de tip a componentelor) (Directiva 71/320/CEE).
(2) 45% pentru vehiculele înmatriculate după 1988 sau de la data aplicării Directivei 71/320/CEE, în temeiul legislaţiei naţionale a statelor membre, oricare dintre acestea este mai recentă.
(3) 43% pentru semiremorci şi remorcile cu bară de tracţiune înmatriculate după 1988 sau de la data aplicării Directivei 71/320/CEE, în temeiul legislaţiei interne a statelor membre, oricare dintre acestea este mai recentă.
(4) 50% pentru vehiculele din categoria 5 înmatriculate după 1988 sau de la data aplicării Directivei 71/320/CEE, în temeiul legislaţiei interne a statelor membre, oricare dintre acestea este mai recentă.
(5) Valoarea de referinţă pentru puntea vehiculului este puterea de frânare (exprimată în newtoni) necesară pentru a obţine forţa minimă de frânare prescrisă pentru masa vehiculului în momentul prezentării la inspecţie.
(6) Pentru vehiculele din categoriile 2 şi 5, performanţa minimă a frânei secundare (dat fiind că performanţa frânei secundare nu intră sub incidenţa Directivei 71/320/CEE) trebuie să fie de 2,2 m/s2.

VEHICULE DIN CATEGORIILE 1, 2 ŞI 3	VEHICULE DIN CATEGORIILE 4, 5 ŞI 6

2. Direcţia şi volanul de direcţie	2. Direcţia
2.1. Stare mecanică	2.1. Stare mecanică
2.2. Volan de direcţie	2.2. Joc direcţie
2.3. Joc direcţie	2.3. Fixare sistem de direcţie
2.4. Rulmenţi roată	
3. Vizibilitate	3. Vizibilitate
3.1. Câmp de vizibilitate	3.1. Câmp de vizibilitate
3.2. Stare geamuri	3.2. Stare geamuri
3.3. Oglinzi retrovizoare	3.3. Oglinzi retrovizoare
3.4. Ştergătoare de parbriz	3.4. Ştergătoare de parbriz
3.5. Spălătoare de parbriz	3.5. Spălătoare de parbriz
4. Lumini, dispozitive reflectorizante şi echipamente electrice	4. Echipamente de iluminat
4.1. Faruri cu lumină de drum şi lumină de întâlnire	4.1. Faruri cu lumină de drum şi lumină de întâlnire
4.1.1. Stare şi funcţionare	4.1.1. Stare şi funcţionare
4.1.2. Orientare	4.1.2. Orientare
4.1.3. Comutatoare	4.1.3. Comutatoare
4.1.4. Eficienţă vizuală	
4.2. Lămpi de poziţie laterale şi lămpi de gabarit	4.2. Stare şi funcţionare, starea lentilelor, culoare şi eficienţă vizuală pentru:
4.2.1. Stare şi funcţionare	4.2.1. Lămpi de poziţie laterale şi spate
4.2.2. Culoare şi eficienţă vizuală	4.2.2. Lămpi de stop
	4.2.3. Lămpi de semnalizare direcţie
	4.2.4. Lămpi de mers înapoi
	4.2.5. Lămpi de ceaţă
	4.2.6. Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate
	4.2.7. Catadioptri
	4.2.8. Lămpi de avertizare pericol
4.3. Lămpi de stop	
4.3.1. Stare şi funcţionare	
4.3.2. Culoare şi eficienţă vizuală	
4.4. Lumini de semnalizare direcţie	
4.4.1. Stare şi funcţionare	

C.T.C.E. Piatra Neamţ

4.4.2. Culoare și eficiență vizuală	
4.4.3. Comutatoare	
4.4.4. Frecvență semnal luminos	
4.5. Lămpi de ceață față și spate	
4.5.1. Poziție	
4.5.2. Stare și funcționare	
4.5.3. Culoare și eficiență vizuală	
4.6. Lămpi de mers înapoi	
4.6.1. Stare și funcționare	
4.6.2. Culoare și eficiență vizuală	
4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcii de înmatriculare spate	
4.8. Catadioptri - stare și culoare	
4.9. Lămpi de control	
4.10. Conexiunile electrice între vehiculul tractor și remorcă sau semiremorcă	
4.11. Instalație electrică	
5. Punți, roți, anvelope, suspensie	5. Punți, roți, anvelope, suspensie
5.1. Punți	5.1. Punți
5.2. Roți și anvelope	5.2. Roți și anvelope
5.3. Suspensie	5.3. Suspensie
6. Șasiu și accesorii șasiu	6. Șasiu și accesorii șasiu
6.1. Șasiu sau cadru și accesorii	6.1. Șasiu sau cadru și accesorii
6.1.1. Stare generală	6.1.1. Stare generală
6.1.2. Țevi de eșapament și amortizoare de zgomot	6.1.2. Țevi de eșapament și amortizoare de zgomot
6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil	6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil
6.1.4. Proprietățile geometrice și starea dispozitivului de protecție spate, camioane grele	6.1.4. Suport pentru roata de rezervă
6.1.5. Suport pentru roata de rezervă	6.1.5. Siguranță mecanism de cuplare (dacă este montat)

C.T.C.E. Piatra Neamț

6.1.6. Mecanismul de cuplare a vehiculelor tractoare, remorcilor şi semiremorcilor	
6.2. Cabina conducător auto şi caroserie	6.2. Caroserie
6.2.1. Stare generală	6.2.1. Stare structurală
6.2.2. Montare	6.2.2. Uşi şi dispozitive de închidere
6.2.3. Uşi şi dispozitive de închidere	
6.2.4. Podea	
6.2.5. Scaun conducător auto	
6.2.6. Trepte	
7. Alte echipamente	7. Alte echipamente
7.1. Centuri de siguranţă	7.1. Fixare scaun conducător auto
7.2. Extinctor	7.2. Fixare baterie
7.3. Dispozitive de închidere şi dispozitiv antifurt	7.3. Dispozitive de avertizare acustică
7.4. Triunghi reflectorizant	7.4. Triunghi reflectorizant
7.5. Trusă de prim-ajutor	7.5. Centuri de siguranţă
7.5.1. Siguranţa fixării	
	7.5.2. Starea centurilor de siguranţă
7.5.3. Funcţionare	
7.6. Cală (cale) de roată (roţi)	
7.7. Dispozitive de avertizare acustică	
7.8. Vitezometru	
7.9. Tahograf (existenţa şi integritatea sigiliilor)	
- se verifică valabilitatea plăcii tahografului, dacă este prevăzut de Regulamentul (CEE) nr. 3821/85(2)	
- se verifică, dacă există dubii, dacă circumferinţa nominală sau dimensiunea anvelopei corespunde cu datele înscrise pe placa tahografului	
- dacă se consideră util, se verifică integritatea sigiliilor tahografului şi, dacă este cazul, a oricăror alte mijloace de protecţie a conexiunilor împotriva	

manipulării frauduloase	
7.10. Dispozitiv limitator de viteză - dacă este posibil, se verifică dacă limitatorul de viteză este montat conform cerințelor Directivei 92/6/CEE(2) - se verifică valabilitatea plăcii limitatorului de viteză - dacă se consideră util, se verifică integritatea sigiliilor limitatorului de viteză și, dacă este cazul, a oricăror altor mijloace de protecție a conexiunilor împotriva manipulării frauduloase - dacă se consideră util, se verifică dacă dispozitivul de limitare a vitezei împiedică vehiculele menționate la articolele 2 și 3 din Directiva 92/6/CEE să depășească valorile prescrise.	
8. Noxe	8. Noxe
8.1. Zgomot	8.1. Zgomot

(1) Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, 31.12.1985, p. 8).

(2) Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de autovehicule în cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27).

VEHICULE DIN CATEGORIILE 1, 2, 3, 4, 5 ȘI 6

8.2. Gaze de evacuare

8.2.1. Autovehicule echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie și alimentate cu benzină

(a) dacă gazele de evacuare nu sunt controlate de un sistem avansat de control al emisiilor, cum ar fi un convertor catalitic cu trei căi controlat cu sondă lambda:

1. inspecția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri;

2. inspecția vizuală a oricărui echipament de control al emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri.

După o perioadă rezonabilă de condiționare a motorului (ținând seama de recomandările producătorului), se măsoară conținutul de monoxid de carbon (CO) al gazelor de evacuare când motorul este în regim de ralanti (mers în gol).

Conținutul maxim admisibil de CO în gazele de evacuare este menționat de producătorul vehiculului. Dacă această informație nu este disponibilă sau dacă autoritățile competente din statele membre decid să nu o utilizeze ca valoare de referință, conținutul de CO trebuie să nu depășească următoarele valori:

(i) pentru vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată între data de la care statele membre au impus vehiculelor să respecte Directiva 70/220/CEE(1) și 1 octombrie 1986: CO - 4,5%

vol.

(ii) pentru vehicule înmatriculate sau puse în circulaţie pentru prima dată după 1 octombrie 1986 - 3,5%

vol.

_____

(1) Directiva 70/220/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislaţiilor statelor membre referitoare la măsurile ce trebuie luate împotriva poluării aerului cu emisii de la autovehicule (JO L 76, 6.4.1970, p. 1).

(b) dacă gazele de evacuare sunt controlate de un sistem avansat de control al emisiilor, cum ar fi un convertor catalitic cu trei căi controlat cu sondă lambda:

1. inspecţia vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă este complet şi într-o stare satisfăcătoare şi dacă nu există scurgeri;

2. inspecţia vizuală a oricărui echipament de control al emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet şi într-o stare satisfăcătoare şi dacă nu există scurgeri;

3. determinarea eficienţei sistemului de control al emisiilor vehiculului, prin măsurarea valorii lambda şi a conţinutului de CO al gazelor de evacuare, în conformitate cu punctul 4 sau cu procedurile propuse de producători şi aprobate în momentul omologării. Pentru fiecare dintre aceste testări, motorul este condiţionat în conformitate cu recomandările producătorilor vehiculului;

4. emisii la ieşirea ţevii de eşapament - valori limită

Conţinutul maxim admisibil de CO în gazele de evacuare este cel menţionat de producătorul vehiculului.

Atunci când această informaţie nu este disponibilă, conţinutul de CO nu trebuie să depăşească următoarele valori:

(i) măsurare cu motorul la ralanti:

Conţinutul maxim admisibil de CO în gazele de evacuare nu trebuie să depăşească 0,5% vol., iar pentru vehiculele care au fost omologate în conformitate cu valorile limită indicate în rândul A sau în rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, conţinutul maxim de CO nu trebuie să depăşească 0,3% vol. Dacă nu se poate stabili conformitatea cu Directiva 70/220/CEE, dispoziţiile de mai sus se aplică la vehiculele înmatriculate sau puse în circulaţie pentru prima dată după 1 iulie 2002;

(ii) măsurare la ralanti accelerat (mers în gol), cu turaţia motorului de cel puţin 2 000 min-1:

Conţinutul de CO: maxim 0,3% vol., iar pentru vehicule care au fost omologate în conformitate cu valorile limită indicate în rândul A sau în rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, conţinutul maxim de CO nu trebuie să depăşească 0,2% vol. Dacă nu se poate stabili conformitatea cu Directiva 70/220/CEE, dispoziţiile de mai sus se aplică la vehicule înmatriculate sau puse în circulaţie pentru prima dată după 1 iulie 2002.

Lambda: 1 ± 0,03 sau în conformitate cu specificaţiile producătorului;

(iii) pentru autovehicule echipate cu sisteme de diagnostic la bord (SBD) în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, ca o alternativă la testarea specificată la punctul (i), statele membre pot stabili funcţionarea corectă a sistemului de evacuare prin citirea corespunzătoare a dispozitivului SBD şi verificarea simultană a funcţionării corecte a sistemului SBD.

8.2.2. Autovehicule echipate cu motoare cu aprindere prin compresie (diesel)

(a) măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării), cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat;

(b) condiționarea prealabilă a vehiculului:

1. vehiculele pot fi testate fără condiționare prealabilă, cu toate că, din motive de siguranță, trebuie să se verifice dacă motorul este cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare;

2. cu excepția situației specificate la punctul 5 litera (d), niciun vehicul nu poate fi respins dacă nu a fost testat în următoarele condiții:

(i) motorul trebuie să fie complet încălzit; de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul jojei de ulei să fie de cel puțin 80°C sau temperatura normală de funcționare, dacă aceasta este mai scăzută, ori temperatura blocului motor, măsurată în funcție de nivelul de radiații infraroșii, să atingă cel puțin o temperatură echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, această măsurătoare nu poate fi efectuată, temperatura normală de funcționare a motorului poate fi stabilită prin alte mijloace, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire a motorului;

(ii) sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă;

(c) procedura de testare:

1. inspecția vizuală a oricărui echipament de control al emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri;

2. motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să fie la turația de ralanti înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele diesel ale vehiculelor grele, aceasta înseamnă să se aștepte cel puțin 10 secunde după eliberarea pedalei de accelerație;

3. pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție;

4. în timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor de categoria 1 și 2 din anexa I, ar trebui să fie de cel puțin două secunde;

(d) valori limită:

1. nivelul concentrației nu trebuie să depășească nivelul înregistrat pe placă, în conformitate cu Directiva 72/306/CEE(1);

2. dacă această informație nu este disponibilă sau dacă autoritățile competente ale statelor membre decid să nu

o utilizeze ca referință, nivelul concentrației nu trebuie să depășească nivelul indicat de producător sau

valorile limită ale coeficientului de absorbție, care sunt următoarele:

Coeficientul maxim de absorbție pentru:

- motoare diesel cu aspirație naturală = 2,5 m-1;

- motoare diesel supraalimentate = 3,0 m-1;

- o limită de 1,5 m-1 se aplică la următoarele vehicule care au fost omologate în conformitate cu valorile

limită indicate în:

(a) rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE - (vehicule utilitare

ușoare cu motor diesel - Euro 4);

(b) rândul B1 din tabelele de la punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE(2) - (vehicule utilitare

grele cu motor diesel - Euro 4);

(c) rândul B2 din tabelele de la punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE - (vehicule utilitare

grele cu motor diesel - Euro 5);

(d) rândul C din tabelele de la punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE - (vehicule utilitare grele - EEV)

sau valorile limită din modificările ulterioare ale Directivei 70/220/CEE, sau valori limită din

modificările ulterioare la Directiva 88/77/CEE, sau valori echivalente, când se utilizează echipamente de

un alt tip decât cel folosit pentru omologarea CE de tip.

Dacă nu este posibilă stabilirea unei conformități cu punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE

sau cu punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE, atunci dispozițiile de mai sus se aplică la vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după 1 iulie 2008.

3. aceste dispoziții nu se aplică vehiculelor înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată înainte de

1 ianuarie 1980;

4. un vehicul poate fi respins doar dacă media aritmetică a cel puțin ultimelor trei cicluri de accelerare

liberă depășește valoarea limită. Această medie poate fi calculată ignorând orice măsurătoare care se abate

semnificativ de la media măsurată sau poate rezulta din orice alt calcul statistic care ține seama de

dispersia valorilor măsurate. Statele membre pot limita numărul ciclurilor de testare;

---

(1) Directiva 72/306/CEE a Consiliului din 2 august 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la

măsurile preconizate împotriva emisiilor de poluanți provenind de la motoarele diesel destinate propulsiei vehiculelor

(JO L 190, 20.8.1972, p. 1).

(2) Directiva 88/77/CEE a Consiliului din 3 decembrie 1987 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la

măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu

aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu

aprindere prin scânteie alimentate cu gaz natural sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule (JO L 36,

9.2.1988, p. 33).

---

5. pentru a evita testările inutile, statele membre, prin derogare de la dispoziţiile de la punctul 8.2.2 litera (d) punctul 4, pot respinge vehicule ale căror valori măsurate după trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare (sau un procedeu echivalent) menţionate la punctul 8.2.2 litera (b) punctul 2 subpunctul (ii) sunt semnificativ mai mari decât valorile limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre, prin derogare de la dispoziţiile de la punctul 8.2.2 litera (d) subpunctul 4, pot admite vehicule ale căror valori măsurate după trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare (sau un procedeu echivalent) menţionate la punctul 8.2.2 litera (b) punctul 2 subpunctul (ii) sunt semnificativ mai mici decât valorile limită.

8.2.3. Echipamentul de testare

Emisiile vehiculelor sunt testate cu ajutorul unor echipamente concepute pentru stabilirea precisă a respectării valorilor limită prescrise sau indicate de producător.

8.2.4. Dacă, în timpul omologării CE de tip, se constată că un tip de vehicul nu satisface valorile limită prevăzute de prezenta directivă, statele membre pot stabili valori limită mai mari pentru acel tip de vehicul, pe baza dovezilor furnizate de producător. Statele membre trebuie să informeze imediat Comisia cu privire la aceasta, iar aceasta trebuie să informeze, la rândul ei, celelalte state membre.

+----------

VEHICULE DIN CATEGORIILE 1, 2 ŞI 3 | VEHICULE DIN CATEGORIILE 4, 5 ŞI 6

+----------

8.3. Deparazitare radio |

+----------

9. Încercări suplimentare pentru vehiculele de transport în comun |

+----------

9.1. Ieşire (ieşiri) de urgenţă (inclusiv ciocane pentru spart geamurile), indicatoare ale ieşirii (ieşirilor) de urgenţă |

+----------

9.2. Sistem de încălzire |

+----------

9.3. Sistem de ventilare |

+----------

9.4. Dispunerea scaunelor |

+----------

9.5. Iluminatul interior |

+----------

C.T.C.E. Piatra Neamţ

10. Identificare vehicul	10. Identificare vehicul
10.1. Placă de înmatriculare	10.1. Placă de înmatriculare
10.2. Număr şasiu	10.2. Număr şasiu

ANEXA III

PARTEA A

Directiva abrogat i lista modificrilor ulterioare
(menionate la articolul 10)

Directiva 96/96/CE a Consiliului (JO L 46, 17.2.1997, p. 1) Directiva 1999/52/CE a Comisiei (JO L 142, 5.6.1999, p. 26) Directiva 2001/9/CE a Comisiei (JO L 48, 17.2.2001, p. 18) Directiva 2001/11/CE a Comisiei (JO L 48, 17.2.2001, p. 20) Directiva 2003/27/CE a Comisiei (JO L 90, 8.4.2003, p. 41) Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European i al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1)	Numai punctul 68 din anexa III

PARTEA B

Termene de transpunere în dreptul intern
(menionate la articolul 10)

Directiva	Termen de transpunere
96/96/CE	9 martie 1998
1999/52/CE	30 septembrie 2000
2001/9/CE	9 martie 2002
2001/11/CE	9 martie 2003
2003/27/CE	1 ianuarie 2004

ANEXA IV

TABEL DE CORESPONDEN

Directiva 96/96/CE	Prezenta directivă
Articolele 1-4	Articolele 1-4
Articolul 5 cuvinte introductive	Articolul 5 cuvinte introductive
Articolul 5 de la prima la a şaptea liniuţă	Articolul 5 literele (a)-(g)
Articolul 6	-
Articolul 7	Articolul 6 alineatul (1)

-	|Articolul alineatul (2)
Articolul 8 alineatul (1)	|Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (2) primul paragraf	|Articolul 7 alineatul (2)
Articolul 8 alineatul (2) al doilea paragraf	|-
Articolul 8 alineatul (3)	|-
Articolul 9 alineatul (1)	|-
Articolul 9 alineatul (2)	|Articolul 8
Articolul 10	|-
Articolul 11 alineatul (1)	|-
Articolul 11 alineatul (2)	|Articolul 9
Articolul 11 alineatul (3)	|-
-	|Articolul 10
Articolul 12	|Articolul 11
Articolul 13	|Articolul 12
Anexele I-II	|Anexele I-II
Anexele III-IV	|-
-	|Anexa III
-	|Anexa IV

C.J.C.E. Piatra Neamț