

Tabel de concordanță Directiva 2009/40/CE

Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora, modificată ultima dată prin Directiva 2010/48/UE a Comisiei din 5 iulie 2010 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora

Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare

Ordinul ministrul transporturilor și ministrul internelor și reformei administrative nr. 510/230/2007 pentru aprobarea Reglementărilor privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor rutiere - RNTR 11

Proiect de OMTI pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1

Directiva 2009/40/CE, modificată ultima dată prin Directiva 2010/48/UE		Acte normative naționale		
Art. /Par.	Prevederi	Art. /Pct.	Prevederi	Observații
1 (1)	În fiecare stat membru, autovehiculele înmatriculate în statul respectiv, precum și remorcile și semiremorcile acestora, sunt supuse unei inspecții tehnice auto periodice, în conformitate cu prezenta directivă.	OMTCT 2.133/2005 2 Pr. OMTI I/3	Vehiculele rutiere înmatriculate pot fi menținute în circulație numai dacă se face dovada încadrării acestora în cerințele tehnice specifice stabilite de reglementările prevăzute la art. 1, prin efectuarea inspecțiilor tehnice periodice. 3. Articolul 2 se modifică și va avea următorul cuprins: „Art. 2. - Vehiculele înmatriculate sau înregistrate în România pot fi menținute în circulație numai dacă se face dovada încadrării acestora în cerințele tehnice specifice stabilite de reglementările prevăzute la art. 1, prin efectuarea inspecțiilor tehnice periodice.”	

1 (2)	(2) Categoriile de vehicule care urmează a fi supuse inspecției tehnice auto, frecvența de efectuare a inspecției tehnice auto și elementele care trebuie controlate sunt enumerate în anexele I și II.			Nu este cazul
2	Inspecțiile tehnice auto prevăzute de prezenta directivă se efectuează de către statul membru sau de către un organism public abilitat de stat în acest sens sau de către organisme sau instituții desemnate și supravegheate direct de către stat, inclusiv organisme private autorizate corespunzător. În mod special, atunci când instituțiile însărcinate cu inspecția tehnică auto realizează, în același timp, și activitatea de reparare a autovehiculelor, statele membre depun toate eforturile pentru a asigura obiectivitatea și nivelul înalt de calitate ale inspecției.	RNTR 1 3/1	ITP se efectuează de Regia Autonomă “Registrul Auto Român”, denumită în continuare <i>RAR</i> , organism tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, prin reprezentanțele sale teritoriale sau prin operatori economici autorizați și monitorizați de <i>RAR</i> .	
3 (1)	Statele membre iau măsurile pe care le consideră necesare pentru a dovedi faptul că un vehicul a trecut cu succes inspecția tehnică auto, fiind conform cel puțin cu dispozițiile prevăzute de prezenta directivă. Aceste măsuri sunt notificate celorlalte state membre și Comisiei.	RNTR 1	În continuare se procedează după cum urmează: a) dacă vehiculul rutier corespunde cerințelor tehnice precizate în Planul de operațiuni corespunzător sau prezintă numai defecte încadrate în grupa DMI, inspectorul tehnic sau inspectorul <i>RAR</i> consemnează în raportul de ITP sau în raportul de verificare <i>RAR</i> "Bun tehnic", semnează, ștampilează și aplică matca elementului de securizare; consemnează în anexa la certificatul de înmatriculare data până la care trebuie efectuată următoarea ITP, semnează, ștampilează, notează codul de tranzacție al ITP și aplică elementul de securizare corespunzător. În continuare, inspectorul tehnic sau inspectorul <i>RAR</i> aplică pe placa cu numărul de înmatriculare din față ecusonul corespunzător	Prevederea a fost notificată prin notificarea legislației de transpunere a Directivei 96/96/CE

			ITP, cu excepția remorcilor și autovehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor, în cazul cărora acesta se aplică pe placa cu numărul de înmatriculare din spate. Raportul de ITP sau raportul de verificare RAR completat se arhivează, la el atașându-se, după caz, buletinul de probă de la operațiunea de verificare a emisiilor poluante și/sau buletinul de probă de la operațiunea de verificare a eficacității sistemului de frânare.	
3 (2)	(2) Fiecare stat membru, pe aceeași bază ca și când ar fi eliberat el însuși dovada, recunoaște dovada eliberată într-un alt stat membru prin care se arată că un autovehicul înmatriculat pe teritoriul acelui stat, împreună cu remorca sau semiremorca sa, au trecut cu succes inspecția tehnică auto, fiind conforme cel puțin cu dispozițiile prevăzute de prezenta directivă.	RNTR 11 7/(5)	Dovada eliberată într-un alt stat membru al Uniunii Europene care stabilește că un autovehicul, precum și remorca sau semiremorca acestuia, înmatriculate în acest stat membru, au fost admise la o ITP care respectă cel puțin prevederile Directivei 96/96/CE, este recunoscută ca având aceeași valabilitate ca și dovada de ITP eliberată în România.	2009/40/CE a abrogat și înlocuit 96/96/CE (refonrmare) Proiectul de modificare a RNTR 11, în curs de adoptare de MTI include această reactualizare
3 (3)	(3) Statele membre aplică procedurile corespunzătoare pentru a stabili, în măsura posibilului, faptul că performanțele sistemelor de frânare ale vehiculelor înmatriculate pe teritoriul lor sunt în conformitate cu cerințele specificate în prezenta directivă.	RNTR 1	Condiții tehnice privitoare la verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor rutiere	

4 (1)	(1) Statele membre au dreptul să excludă din domeniul de aplicare a prezentei directive vehiculele din dotarea forțelor armate, a forțelor de ordine și a pompierilor.			Nu este cazul – nu sunt excluse dacă sunt destinate circulației pe drumurile publice
4 (2)	(2) Statele membre pot, după consultarea Comisiei, să excludă din domeniul de aplicare a prezentei directive sau să supună unor dispoziții speciale anumite vehicule care sunt exploatate sau utilizate în condiții excepționale și vehiculele care nu sunt utilizate niciodată sau aproape niciodată pe drumurile publice, inclusiv vehiculele de interes istoric care au fost fabricate înainte de 1 ianuarie 1960 sau care sunt temporar retrase din circulație.			Nu este cazul – nu sunt excluse dacă sunt destinate circulației pe drumurile publice
4 (3)	(3) Statele membre pot, după consultarea	RNTR 1	(4) ITP la vehiculele istorice se efectuează prin	Prevederea a fost

	Comisiei, să stabilească propriile lor norme de control pentru vehiculele considerate a fi de interes istoric.	8/(4)	raportare la caracteristicile tehnice ale acestora de la data fabricației.	notificată prin notificarea legislației de transpunere a Directivei 96/96/CE
5	Sub rezerva dispozițiilor din anexele I și II, statele membre pot: (a) devansa data primei inspecții tehnice auto obligatorii și, acolo unde este cazul, pot impune ca vehiculul să facă obiectul unei inspecții tehnice auto înainte de înmatriculare; (b) reduce intervalul dintre două inspecții tehnice auto obligatorii succesive; (c) decide cu privire la obligativitatea inspecției tehnice auto pentru echipamentele opționale; (d) spori numărul de elemente care trebuie controlate; (e) extinde obligația inspecției tehnice auto periodice la alte categorii de vehicule; (f) dispune inspecții speciale suplimentare; (g) impune, pentru vehicule înmatriculate pe teritoriul lor, standarde minime pentru eficiența sistemelor de frânare mai severe decât cele menționate în anexa II și include o inspecție tehnică a vehiculelor cu încărcături mai mari, cu condiția ca aceste cerințe să nu le depășească pe cele asociate vehiculului în momentul omologării inițiale.			Există prevederi în RNTR 1 în cazul cărora se aplică aceste posibilități pentru SM, prevederi menționate în cadrul tabelului de concordanță
6 (1)	(1) Comisia adoptă directive speciale necesare în vederea definirii metodelor și standardelor minime de inspecție tehnică auto a elementelor menționate în anexa II, precum și a oricăror modificări			Nu este cazul

	necesare în vederea adaptării acestor standarde și metode la progresul tehnic.			
6 (2)	(2) Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 7 alineatul (2).			Nu este cazul
7 (1)	(1) Comisia este asistată de un comitet pentru adaptarea la progresul tehnic a directivei privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora.			Nu este cazul
7(2)	(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.			Nu este cazul
8	În termen de maximum trei ani de la introducerea controlului tehnic periodic al dispozitivelor limitatoare de viteză, Comisia analizează dacă, pe baza experienței acumulate, controalele prevăzute sunt suficiente pentru detectarea dispozitivelor limitatoare de viteză defecte sau contrafăcute sau dacă este necesară modificarea reglementărilor în vigoare.			Nu este cazul
9	Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.			Nu este cazul
10	Directiva 96/96/CE, astfel cum a fost modificată prin actele menționate în anexa III partea A, se abrogă, fără a aduce atingere obligațiilor care revin statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern a			Nu este cazul

	directivelor menționate în anexa III partea B. Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.			
11	Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> .			Nu este cazul
12	Prezenta directivă se adresează statelor membre.			Nu este cazul
	ANEXA I CATEGORIILE DE VEHICULE SUPUSE INSPECȚIEI TEHNICE AUTO ȘI FRECVENȚA DE EFECTUARE A INSPECȚIILOR TEHNICE AUTO	RNTR 1 5/(3)	Periodicitatea efectuării ITP, în funcție de categoriile vehiculelor supuse ITP, este următoarea: a) la 6 luni: i) autovehicule destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune; ii) autovehicule utilizate pentru transportul de persoane în regim de taxi, în regim de închiriere sau pentru învățarea conducerii auto. b) la 1 an: i) autovehicule destinate transportului de mărfuri cu MTMA mai mare de 3.500 kg; ii) remorci și semiremorci cu MTMA mai mare de 3.500 kg; iii) tractoare cu MTMA mai mare de 3.500 kg, precum și vehicule asimilate acestora: mașini autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor și cu MTMA mai mare de 3.500 kg; iv) autovehicule speciale ambulanță. c) la 2 ani: i) mopede, motociclete, mototricicluri și cvadricicluri;	Cu unele diferențe privind categoriile de vehicule și periodicitatea de efectuare a inspecției tehnice, permise cf. art. 5 din directivă

		ii) autovehicule destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri pe scaune; iii) autovehicule cu cel puțin 4 roți, destinate transportului de mărfuri, cu MTMA care nu depășește 3.500 kg; iv) remorci și semiremorci cu MTMA care nu depășește 3.500 kg; v) tractoare cu MTMA care nu depășește 3.500 kg, precum și vehicule asimilate acestora: mașini autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor și cu MTMA care nu depășește 3.500 kg. d) la 3 ani: remorci și semiremorci apicole. Autovehiculele destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune, autovehiculele utilizate pentru transportul de persoane în regim de taxi, în regim de închiriere și pentru învățarea conducerii auto se supun primei ITP la un an, dacă la data primei înmatriculări în România au fost noi. RNTR 1 5/(4) Pr. OMTI II/2 Pr. OMTI II/3 Pr. OMTI II/4 2. La articolul 5 aliniatul (3) litera (b), punctul iii) se modifică și va avea următorul cuprins: „iii) tractoare cu MTMA mai mare de 3.500 kg;” 3. La articolul 5 aliniatul (3) litera (b), după punctul iv) se adaugă un nou punct, punctul v), cu următorul cuprins: „v) autovehicule destinate transportului de mărfuri cu MTMA care nu depășește 3.500 kg.” 4. La articolul 5 aliniatul (3) litera (c), punctele iii) - v) se modifică și vor avea următorul	
--	--	---	--

		Pr. OMTI II/5 Pr. OMTI II/6	cuprins: „iii) mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări;” iv) remorci și semiremorci cu MTMA care nu depășește 3.500 kg, cu excepția celor agreate pentru transportul mărfurilor periculoase pentru care periodicitatea este de un an; v) tractoare cu MTMA care nu depășește 3.500 kg.” 5. La articolul 5 aliniatul (3) litera (d), punctul i) se modifică și va avea următorul cuprins: „i) remorci și semiremorci apicole, <u>precum și</u> rulote, cu MTMA care nu depășește 3.500 kg.” 6. La articolul 5, după alineatul (4) se introduc două noi alineate, alineatele (4¹) și (4²), cu următorul cuprins: „(4¹) Autorulotele care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri șezând se supun primei ITP la 4 ani, dacă la data primei înmatriculări în România au fost noi. (4²) Autovehiculele destinate transportului de mărfuri, cu MTMA care nu depășește 3.500 kg, se supun primei ITP la 2 ani, dacă la data primei înmatriculări în România au fost noi, cu excepția autovehiculelor agreate pentru transportul mărfurilor periculoase pentru care termenul este de un an.”	
	ANEXA II ELEMENTE CARE TREBUIE CONTROLATE ÎN MOD OBLIGATORIU	RNTR 1	A. Plan de operațiuni	Cu unele diferențe privind elementele inspectate, permise cf. art. 5 din directivă

--	--	--	--	--

	ANEXA III PARTEA A Directiva abrogată și lista modificărilor ulterioare			Nu este cazul
	PARTEA B Termene de transpunere în dreptul intern (menționate la articolul 10)			Nu este cazul
	ANEXA IV TABEL DE CORESPONDENȚĂ			Nu este cazul