

Bruxelles, 23.3.2020
COM(2020) 109 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

referitor la aplicarea 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

Perioada de raportare 2015-2016

Cuprins

1.	INTRODUCERE.....	3
2.	DIRECTIVA 2000/30/CE	4
3.	DATELE COMUNICATE DE STATELE MEMBRE.....	5
4.	OBIECTUL CONTROLULUI.....	6
5.	DATE STATISTICE	7
5.1.	Volumul controalelor	7
5.2.	Originea vehiculelor controlate	8
5.3.	Volumul interzicerilor	10
5.4.	Originea vehiculelor interzise	11
5.5.	Vehicule a căror utilizare a fost interzisă, per categorie de vehicule și per stat membru de înmatriculare	14
5.6.	Tipurile de deficiențe raportate de statele membre	14
6.	TIPURI DE SANCTIUNI	16
7.	REZUMATUL CONCLUZIILOR.....	16
7.1	Controalele	16
7.2	Interzicerile.....	17
7.3	Deficiențele	18

1. INTRODUCERE

În interesul siguranței rutiere, al protecției mediului și al unei concurențe loiale, legislația europeană prevede o serie de măsuri menite să garanteze faptul că vehiculele comerciale care circulă pe drumurile europene se află într-o stare tehnică adecvată. Măsurile luate includ:

- norme privind accesul la profesie, conform cărora operatorii de transport trebuie să aibă o capacitate financiară suficientă pentru a asigura întreținerea corectă a vehiculelor [Regulamentul (CE) nr. 1072/2009¹];
- inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor, care trebuie efectuate în statele membre pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor, respectând o frecvență minimă stabilită la nivel european (Directiva 2009/40/CE²);
- controalele tehnice în trafic – obiectul prezentului raport – care garantează că vehiculele comerciale sunt utilizate numai dacă sunt întreținute astfel încât să asigure un nivel ridicat de conformitate cu reglementările tehnice (Directiva 2000/30/CE³).

În temeiul Directivei 2000/30/CE, vehiculele comerciale (utilitare), precum și remorcile și semiremorcile acestora, care circulă în statele membre sunt supuse controalelor tehnice în trafic în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere și a protecției mediului.

Articolul 6 prevede că, la fiecare doi ani, statele membre trebuie să furnizeze Comisiei informațiile colectate referitoare la cei doi ani anteriori cu privire la:

- numărul de vehicule comerciale controlate, clasificate în șapte categorii de vehicule și grupate în funcție de țara de înmatriculare;
- punctele controlate în conformitate cu directiva și
- deficiențele constatate.

După colectarea acestor date, Directiva 2000/30/CE impune de asemenea Comisiei să prezinte Consiliului un raport privind aplicarea directivei, pe baza informațiilor primite din partea statelor membre, împreună cu un rezumat al rezultatelor obținute. Acesta este obiectul prezentului raport. De asemenea, Directiva 2000/30/CE impune Comisiei să transmită Parlamentului European informațiile primite de la statele membre în temeiul articolului 6.

Directiva 2000/30/CE stabilește nouă puncte diferite (a se vedea secțiunea 4 de mai jos) în cadrul domeniului de aplicare al unui control tehnic în trafic. În cazul în care, pe durata unui control, devine evident că un vehicul comercial prezintă un risc grav pentru ocupanții săi sau pentru alți participanți la trafic, utilizarea vehiculului respectiv poate fi interzisă până la remedierea deficiențelor periculoase constatate. De asemenea, după efectuarea unui control al unui vehicul, toate deficiențele identificate trebuie documentate într-un raport de control predat șoferului.

¹ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare), JO L 300, 14.11.2009, p. 72.

² Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (reformare), 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, JO L 203, 10.8.2000, p. 1.

În 2014, în cadrul pachetului privind inspecția tehnică auto, Parlamentul European și Consiliul au revizuit normele și procedurile privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale. La 3 aprilie 2014, a fost adoptată Directiva 2014/47/UE⁴ (denumită în continuare „Directiva 2014/47/UE”). Aceasta a fost aplicată începând de la 20 mai 2018. Directiva 2014/47/UE a introdus, printre altele, două tipuri de controale, și anume controlul inițial și controlul mai amănunțit⁵, precum și cerința ca numărul total de controale tehnice în trafic inițiale în Uniune în fiecare an calendaristic să corespundă unei proporții de cel puțin 5 % din numărul total al acestor vehicule înmatriculate în statele membre. Pentru a atinge acest obiectiv, fiecare stat membru trebuie să depună eforturi pentru a efectua un număr adecvat de controale tehnice în trafic, proporțional cu numărul total de astfel de vehicule înmatriculate pe teritoriul său. Prima obligație de raportare în cazul căreia se va analiza acest obiectiv va fi scadentă la 31 martie 2021 pentru anii 2019-2020.

2. DIRECTIVA 2000/30/CE

În conformitate cu Directiva 2009/40/CE privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora, vehiculele utilizate în scopuri comerciale trebuie testate anual. Cu toate acestea, deoarece inspecția anuală este considerată insuficientă pentru a garanta că aceste vehicule rămân într-o stare bună de funcționare după mai multe inspecții tehnice auto succesive, o măsură de siguranță rutieră necesară este efectuarea de controale tehnice în trafic și ca măsură de asigurare a aplicării legislației.

Un control tehnic în trafic înseamnă o examinare neanunțată a unui vehicul comercial care circulă pe teritoriul unui stat membru. Controlul este efectuat în principal pe drumurile publice, de către autorități sau de un alt organism care acționează sub supravegherea acestora.

Toate controalele tehnice în trafic trebuie efectuate fără discriminare exercitată pe motiv de naționalitate a conducătorului auto sau de țară de înmatriculare sau de dare în exploatare a vehiculului comercial. De asemenea, activitățile de control trebuie efectuate astfel încât să se reducă la minimum costurile și întârzierile provocate conducătorilor auto și operatorilor.

În ceea ce privește selectarea vehiculelor comerciale pentru a fi supuse controalelor tehnice în trafic, trebuie adoptată o abordare direcționată care să acorde o importanță deosebită identificării vehiculelor care sunt cel mai susceptibile să fie prost întreținute⁶.

Controalele în trafic se efectuează de obicei conform unei abordări pas cu pas. Se realizează mai întâi o evaluare vizuală a stării de întreținere a vehiculului în stare staționară, însoțită de o verificare a oricărei documentații legate de un control în trafic (dacă este cazul) și de o inspecție tehnică auto recentă. De asemenea, la fața locului sau într-un centru de testare din apropiere, se poate efectua un control mai amănunțit al neregulilor, pe baza listei de puncte din Directiva 2000/30/CE. În cazul unui control mai amănunțit, rezultatul trebuie documentat într-un raport de control tehnic în trafic care respectă modelul stabilit de directivă. Aceste informații constituie baza pentru informațiile pe care statele membre trebuie să le comunice Comisiei Europene.

⁴ Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune, JO L 127, 29.4.2014, p. 134.

⁵ Controalele inițiale includ o verificare a documentației și o evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului; iar controalele mai amănunțite (în urma unui control inițial, dacă este necesar) trebuie efectuate cu ajutorul unei unități mobile de control, al unei unități de control rutier desemnate sau al unui centru de testare.

⁶ Începând de la 20 mai 2019, Directiva 2014/47/UE a introdus în toate statele membre un sistem obligatoriu de clasificare în funcție de gradul de risc. Performanțele slabe la controalele tehnice în trafic în ceea ce privește numărul și gravitatea deficiențelor vor determina asocierea întreprinderilor cu un grad de risc mai ridicat. Autoritățile competente ale statului membru pot utiliza apoi aceste informații pentru a verifica mai frecvent întreprinderile cu un grad de risc ridicat.

Dacă un vehicul comercial care are deficiențe periculoase prezintă un risc semnificativ pentru siguranța rutieră, utilizarea vehiculului în cauză poate fi interzisă până la remedierea deficiențelor respective. În plus, vehiculele străine care au deficiențe grave trebuie notificate statului membru de înmatriculare pentru a se permite luarea de măsuri de monitorizare corespunzătoare.

Directiva 2000/30/CE, astfel cum a fost modificată⁷ – care a fost aplicabilă până la 19 mai 2018 – stabilea o serie de condiții pentru controalele tehnice în trafic ale vehiculelor comerciale (utilitare) care circulă în UE. Directiva 2010/47/UE a modificat categoriile de vehicule și lista punctelor controlate din anexa I, începând de la 1 ianuarie 2012.

Înainte de modificare, vehiculele din raportul privind controlul tehnic în trafic (anexa I) erau definite în funcție de clase, de exemplu autotren, care însemna orice autovehicul pentru transportul de marfă cu o masă maximă care depășește 3,5 tone (categoriile N2 și N3) cuplat la o remorcă (categoriile O3 și O4). În același timp, vehiculele din categoria N2 trebuiau indicate la categoria „vehicul ușor de marfă”, vehiculele din categoria N3 la „camion”, iar vehiculele din categoriile O3 și O4, la „remorcă” și „semiremorcă”.

Însă una dintre modificările aduse de Directiva 2010/47/UE a introdus un mod diferit de grupare a vehiculelor, prin utilizarea denumirii de categorie în conformitate cu legislația referitoare la omologarea de tip. Drept rezultat, un vehicul care ar fi putut fi indicat în clase diferite poate acum să fie inclus într-o singură categorie de vehicule. Mai mult, vehiculul tractor și remorca trebuie să fie indicate separat. Având în vedere faptul că vehiculul tractor și remorca pot fi înmatriculate în state membre diferite, aceste clasificări revizuite oferă informații mai exacte, îmbunătățind totodată situația pentru statele membre în cazurile în care este necesară notificarea unui alt stat membru dacă au fost constatate deficiențe grave la un vehicul înmatriculat în statul membru respectiv.

3. DATELE COMUNICATE DE STATELE MEMBRE

Acesta este cel de al șaselea raport privind modul în care a fost aplicată Directiva 2000/30/CE în statele membre și acoperă anii calendaristici 2015-2016. Termenul-limită până la care statele membre aveau obligația să își prezinte datele Comisiei pentru această perioadă de raportare a fost 31 martie 2017.

Pentru a facilita obligația de raportare și în conformitate cu practica anterioară, Comisia a trimis o scrisoare de informare statelor membre la începutul lunii ianuarie 2017. Această scrisoare a fost însoțită de un model (elaborat de Comisie în colaborare cu experți din statele membre), iar statele membre au fost încurajate să îl folosească pentru depunerea rapoartelor lor.

Ulterior, la începutul lunii martie 2017, a fost emisă o comunicare de înștiințare prin care statelor membre li se reamintea că termenul de depunere a rapoartelor era foarte aproape. Fiecare stat membru a folosit modelul pentru a-și transmite datele în format electronic. Transmiterea electronică a fost binevenită, întrucât a simplificat sarcina de compilare a datelor.

Cu toate acestea, nu toate statele membre au respectat termenul-limită pentru prezentarea datelor lor. Unele țări (Belgia, Republica Cehă, Finlanda și Franța) au avut întârzieri

⁷

Directiva 2010/47/UE a Comisiei din 5 iulie 2010 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 2000/30/CE, JO L 173, 8.7.2010, p. 33.

nesemnificative, în timp ce altele (Malta și Țările de Jos) și-au prezentat datele abia în ianuarie și, respectiv, în martie 2018.

Unsprezece state membre, și anume Austria, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Germania, Danemarca, Estonia, Luxemburg, Țările de Jos, Polonia și România, au transmis, de asemenea, date privind vehiculele înmatriculate în afara UE, clasificate în funcție de țara de înmatriculare; în timp ce alte două țări, respectiv Belgia și Italia, au furnizat cifrele totale pentru numărul de vehicule din afara UE controlate,

Cipru a furnizat doar date privind vehiculele naționale. Inițial, Irlanda a procedat la fel, însă ulterior a prezentat un set de date revizuite, care includeau detalii privind vehiculele controlate înmatriculate în alte state membre.

În final, 13 state membre, și anume Austria, Bulgaria, Republica Cehă, Danemarca, Grecia, Franța, Irlanda, Malta, Țările de Jos, Portugalia, România, Slovacia și Regatul Unit, au furnizat, de asemenea, informații suplimentare cu privire la codurile deficiențelor din cadrul elementelor controlate [de exemplu (1) echipamentul de frânare; 1.1.8. elementele de cuplare ale frânelor remorcii]. Aceste detalii au fost introduse prin Directiva 2010/47/UE, care a modificat anexa I la Directiva 2000/30/CE începând de la 1 ianuarie 2012; în orice caz, nu este obligatoriu să se furnizeze aceste detalii suplimentare.

După prima analiză a rapoartelor naționale, Comisia a luat legătura cu mai multe state membre pentru a înțelege posibilele motive ale rezultatelor sau ale modificărilor deosebite comparativ cu perioada anterioară. Conform explicațiilor furnizate de statele membre, există o serie de circumstanțe care au avut un efect negativ asupra cantității și calității controalelor tehnice în trafic. Printre aceste circumstanțe s-au numărat reorganizarea sau descentralizarea competențelor, care a dus la perioade în care nu au fost efectuate controale, precum și restricții financiare care au dus la o lipsă de personal, la un număr limitat de controale și la un acces limitat la echipamente. Corespondența cu statele membre a arătat, de asemenea, că există diferențe semnificative în ceea ce privește înțelegerea și execuția colectării datelor și a raportării, fapt care poate contribui, de asemenea, la apariția unor diferențe. Este posibil ca aceste diferențe să se reducă începând de la 20 mai 2018, având în vedere că Directiva 2014/47/UE va introduce un grad mai ridicat de armonizare a metodelor de testare, de evaluare a deficiențelor, de utilizare a echipamentelor de testare și a cerințelor de raportare. Primul raport care se bazează pe Directiva 2014/47/UE se va referi la perioada 2019-2020 iar statele membre vor trebui să își prezinte rapoartele naționale până la 31 martie 2021.

4. OBIECTUL CONTROLULUI

Trebuie transmise Comisiei cel puțin datele referitoare la punctele controlate detaliate la punctul 10 din modelul de raport prevăzut în anexa I la Directiva 2000/30/CE. Aceste puncte sunt:

- identificarea;
- echipamentul de frânare;
- direcția;
- vizibilitatea;
- echipamentul de iluminare și sistemul electric;
- punțile, jantele, anvelopele, suspensia;

- șasiul și accesoriile de șasiu;
- alte echipamente, inclusiv tahograf și limitatoare de viteză;
- elementele poluante, inclusiv emisiile și scurgerile de combustibil și/sau ulei.

Pentru a facilita înregistrarea deficiențelor identificate de inspecții în ceea ce privește aceste puncte, raportul de control trebuie să conțină pe verso o listă de control completă a elementelor controlate. Inspecții au obligația să marcheze în raport (folosind codurile predefinite) orice punct la care au fost identificate deficiențe și să predea o copie a acestui raport șoferului vehiculului la încheierea controlului.

Dacă inspectorul consideră că orice deficiență identificată poate reprezenta un asemenea risc la adresa siguranței încât, mai ales în ceea ce privește frânele, să fie justificate verificări suplimentare, el poate să dispună ca vehiculul să fie supus unei examinări mai amănunțite într-o unitate de efectuare a inspecției tehnice auto desemnate, situate în apropiere.

Mai mult, în cazul în care, pe durata unui control devine evident că un vehicul comercial prezintă un risc grav pentru ocupanții săi sau pentru alți participanți la trafic, utilizarea vehiculului respectiv poate fi interzisă până la remedierea deficiențelor periculoase identificate.

5. DATE STATISTICE

5.1. Volumul controalelor

Comparativ cu perioada 2013-2014, în perioada 2015-2016 au fost controlate cu 534 473 **mai puține vehicule**, reprezentând o **scădere de 9,6 %**. Tabelul 1 de mai jos prevede o defalcare per stat membru.

În 2011-2012, au fost controlate **8 145 984** de vehicule, în timp ce în perioada 2013-2014, au fost efectuate **5 584 164 de verificări, cu 2 561 820 mai puțin**. În 2015-2016 se poate observa încă o scădere de aproximativ 10 %, numărul controalelor fiind de **5 029 763**.

Tabelul 1: Volumul controalelor – Comparație între 2013-2014 și 2015-2016

Statul membru raportor (SM)	Vehicule controlate în perioada 2013-2014	Vehicule controlate în perioada 2015-2016	Diferența dintre perioadele 2013-2014 și 2015-2016	Diferența în % dintre perioadele 2013-2014 și 2015-2016
Austria	48 884	42 438	-6 446	-13,2 %
Belgia	18 073	9 693	-8 380	-46,4 %
Bulgaria	321 325	250 516	-70 809	-22,0 %
Croația	39 608	39 204	-404	-1,0 %
Cipru	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Republica Cehă	136 981	88 389	-48 592	-35,5 %
Danemarca	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Estonia	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Finlanda	11 152	8 390	-2 762	-24,8 %
Franța	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %

Germania	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Grecia	16 816	5 395	-11 421	-67,9 %
Ungaria	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Irlanda	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Italia	15 147	5 514	-9 633	-63,6 %
Letonia	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Lituania	79 860	70 586	-9 274	-11,6 %
Luxemburg	726	398	-328	-45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Țările de Jos	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Polonia	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Portugalia	631	1 522	891	141,2 %
România	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Slovacia	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Slovenia	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Spania	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Suedia	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Regatul Unit	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Total	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

Optsprezece state membre au efectuat mai puține controale în perioada 2015-2016 comparativ cu perioada 2013-2014. Reducerile procentuale au variat de la 1 %, în cazul Croației, la o **scădere de 68 %, în cazul Greciei**. Alte state membre care au înregistrat reduceri semnificative au fost Italia (64 %), Belgia (46 %), Luxemburg (45 %) și Republica Cehă (35 %). Potrivit explicațiilor oferite de statele membre, printre motivele reducerilor se numără restricțiile financiare și deficitul de resurse umane sau reorganizarea competențelor. Mai mult, modificările legislației naționale și ale procedurilor administrative interne au afectat și activitățile de asigurare a aplicării legii.

Pe de altă parte, 10 state membre au înregistrat creșteri ale numărului controalelor efectuate în perioada 2015-2016. Creșterea procentuală a variat de la 1,2 %, în cazul Germaniei, la 122 %, în cazul Irlandei, la 141 %, în cazul Portugaliei și la 429 %, în cazul Ciprului. Cu toate acestea, în ceea ce privește Cipru, este recunoscut faptul că autoritățile au lucrat cu puține referințe în ceea ce privește rapoartele lor pentru perioada de raportare 2013-2014. Prin urmare, creșterea procentuală este relativă. În cazul Irlandei, creșterea se datorează faptului că autoritățile irlandeze au mărit numărul inspectorilor care efectuează controale tehnice în trafic.

5.2. Originea vehiculelor controlate

Tabelul 2 de mai jos oferă o imagine de ansamblu asupra originii vehiculelor controlate de statele membre. După cum s-a menționat anterior, numai Cipru nu a prezentat date cu privire la controalele asupra vehiculelor „din afara statului”, adică înmatriculate fie în alt stat membru, fie în afara UE. Douăzeci și șapte de state membre au raportat date privind controalele efectuate asupra vehiculelor înmatriculate într-un alt stat membru și, dintre

acestea, treisprezece state membre au efectuat, de asemenea, controale asupra vehiculelor înmatriculate în afara UE.

Câteva puncte esențiale de remarcat în datele prezentate în tabelul 2 ar fi că 62 % dintre controalele din perioada 2015-2016 au fost efectuate asupra vehiculelor naționale, 33 % asupra vehiculelor înmatriculate într-un alt stat membru și 5 % asupra vehiculelor înmatriculate în afara UE.

Demn de remarcat este și faptul că, în Luxemburg, doar 15,8 % dintre controale au fost efectuate asupra vehiculelor naționale și, deși 51 % dintre vehiculele controlate de autoritățile poloneze erau înmatriculate în Polonia, aceste autorități au efectuat de două ori mai multe controale asupra vehiculelor înmatriculate în afara UE decât asupra vehiculelor înmatriculate în alte state membre. Motivul care stă la baza acestor statistici are legătură probabil cu pozițiile geografice ale acestor state membre.

Tabelul 2: Originea vehiculelor controlate

Statul membru raportor (SM)	Înmatriculate în SM	Înmatriculate în alt SM	Înmatriculate în afara UE	Total	Vehicule din SM (%)
Austria	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgia	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgaria	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Croația	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Cipru	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Republica Cehă	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Danemarca	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Estonia	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Finlanda	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Franța	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Germania	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Grecia	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Ungaria	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Irlanda	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Italia	4,740	756	18	5 514	86,0 %
Letonia	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Lituania	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luxemburg	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Țările de Jos	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Polonia	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugalia	1 435	87	0	1 522	94,3 %
România	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovacia	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Slovenia	4 048	897	0	4 945	81,9 %

Spania	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Suedia	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Regatul Unit	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Total	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Elveția	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Total	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Volumul interzicerilor

Comparativ cu perioada 2013-2014, în perioada 2015-2016 au fost interzise cu **60 112 mai multe vehicule**, reprezentând o **creștere de 17,5 %**. Tabelul 3 de mai jos prezintă o defalcare per stat membru. Având în vedere că, în același timp, numărul de vehicule controlate a scăzut cu 9,6 % față de 2013-2014, acest lucru poate indica o abordare mai direcționată în timpul controalelor tehnice în trafic în majoritatea statelor membre sau, în unele cazuri, utilizarea unui regim de control mai strict.

Tabelul 3: Interziceri – Comparație între 2013-2014 și 2015-2016

Statul membru raportor (SM)	Vehicule interzise în perioada 2013-2014	Vehicule interzise în perioada 2015-2016	Diferența dintre perioadele 2013-2014 și 2015-2016	Diferența în % dintre perioadele 2013-2014 și 2015-2016
Austria	28 088	24 194	-3 894	-13,9 %
Belgia	997	691	-306	-30,7 %
Bulgaria	5 798	1 646	-4 152	-71,6 %
Croația	1 643	2 548	905	55,1 %
Cipru	1 719	1 232	-487	-28,3 %
Republica Cehă	514	375	-139	-27,0 %
Danemarca	532	1 192	660	124,1 %
Estonia	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Finlanda	5 840	163	-5 677	-97,2 %
Franța	2 714	103 720	101 006	3 721,7 %
Germania	34 269	26 768	-7 501	-21,9 %
Grecia	252	71	-181	-71,8 %
Ungaria	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Irlanda	779	1 909	1 130	145,1 %
Italia	6 090	2 923	-3 167	-52,0 %
Letonia	45	61	16	35,6 %
Lituania	931	311	-620	-66,6 %
Luxemburg	31	12	-19	-61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Țările de Jos	111	172	61	55,0 %
Polonia	32 969	38 374	5 405	16,4 %

Portugalia	11	776	765	6 954,5 %
România	357	3 035	2 678	850 %
Slovacia	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Slovenia	477	109	-368	-77,1 %
Spania	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Suedia	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Regatul Unit	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
Total	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Comparativ cu perioada 2013-2014, în perioada de raportare 2015-2016, 12 state membre au înregistrat o creștere a numărului de interziceri. Creșterea procentuală a variat de la 3 % în cazul Suediei, la aproximativ 6,955 % în cazul Portugaliei, deși Portugalia lucra cu puține referințe, având doar 11 interziceri pentru perioada de raportare 2013-2014. Alte state membre care au înregistrat creșteri notabile au fost România (850 %), Danemarca (124 %) și Malta (90 %). Creșterea semnificativă de 3 722 % din Franța se datorează faptului că, pentru perioada 2013-2014, Franța nu a furnizat date privind remorcile (categoriile O3 și O4) și că raportul din 2013-2014 nu cuprindea întreaga gamă de autorități implicate în activitățile de control rutier în trafic. O altă creștere remarcabilă își poate găsi explicația în modificările aduse legislației naționale, colectării datelor și metodologiei de raportare.

Compararea acestor creșteri cu modificarea corespunzătoare a volumului controalelor pentru statele membre în cauză; cu excepția Franței (care a înregistrat o scădere de 3,6 %), România, Malta, Danemarca și Portugalia au înregistrat creșteri ale volumului controalelor de 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % și, respectiv, 141 %.

Pe de altă parte, 16 state membre au înregistrat reduceri ale numărului de interziceri înregistrate, variind de la 2,7 % în cazul Slovaciei, până la 97,2 % în cazul Finlandei, aceasta din urmă fiind cauzată de greșeli în metodologia de raportare în perioada 2013-2014. Este interesant de remarcat că aceasta a corespuns unei creșteri a volumului controalelor cu 15,7 % în Slovacia și unei scăderi de 24,8 % în cazul Finlandei. Încă o dată, acest lucru ar indica o schimbare a politicii de control, asociată cu faptul că, probabil, starea tehnică a vehiculelor se îmbunătățește.

5.4. Originea vehiculelor interzise

Tabelul 4 de mai jos centralizează datele transmise de statele membre și indică faptul că procentul de vehicule naționale interzise variază de la mai puțin de 1 % în Bulgaria, Republica Cehă, Letonia și Lituania, la peste 50 % în Austria, Estonia, Italia, Malta, Portugalia și Suedia. Estonia înregistrează o rată de interzicere de peste 90 % pentru vehiculele naționale, motivul fiind metodologia de colectare a datelor, în timp ce rata generală de interzicere a vehiculelor naționale din toate statele membre este de 7,9 %. Ar trebui menționat că, în cazul Suediei, o revizuire a datelor raportate a relevat o greșeală în metodologia de colectare și de raportare a datelor, care a persistat mai mult timp, inclusiv în perioadele 2013-2014 și 2015-2016.

Atunci când se iau în considerare diferențele dintre ratele de interzicere pentru vehiculele naționale în raport cu cele pentru vehiculele străine, șase state membre au transmis date care ar sugera că vehiculele străine îndeplinesc standarde de siguranță rutieră mai ridicate, din cauza ratelor mai mari de interzicere a vehiculelor naționale. Statele membre cu o diferență a

ratei de interzicere mai mare de 10 % pentru vehiculele străine au fost Slovacia, Italia, Danemarca, România, Malta și Portugalia.

Pe de altă parte, au existat și două state membre (Regatul Unit și Irlanda), unde rata de interzicere a vehiculelor străine a fost cu peste 10 % mai mare decât rata de interzicere a vehiculelor naționale.

Rata medie de interzicere a vehiculelor din UE (cu excepția celor naționale) din cele 28 de state membre este de 9,0 % și, din nou, aceasta reprezintă o ușoară scădere față de procentul de 10,4 % menționat pentru perioada de raportare 2013-2014.

De asemenea, întrucât Cipru nu a furnizat date referitoare la controalele efectuate asupra vehiculelor străine, aceste date nu au putut fi incluse în analiză. O situație similară a apărut și în ceea ce privește perioada de raportare 2013-2014, probabil datorită poziției geografice a acestui stat.

Tabelul 4: Defalcarea interzicerilor – naționale/UE

Statul membru raportor	Vehicule înmatriculate în statul membru raportor			Vehicule înmatriculate în UE (cu excepția statului membru raportor)		
	Numărul vehiculelor controlate	Numărul interzicerilor	Procent de interzicere (%)	Numărul vehiculelor controlate	Numărul interzicerilor	Procent de interzicere (%)
Austria	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgia	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulgaria	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Croația	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Cipru	6 214	1 232	19,8 %	0	0	N/A
Republica Cehă	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Danemarca	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Estonia	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Finlanda*	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %
Franța	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Germania	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Grecia	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Ungaria	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Irlanda	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Italia	4,740	2,616	55,2 %	756	297	39,3 %
Letonia	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Lituania	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Luxemburg	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Țările de Jos	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Polonia	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugalia	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
România	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %

Slovacia	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Slovenia	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Spania	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Suedia*	38 336	1 671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
Regatul Unit	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Total	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Elveția	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Total	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

După cum s-a menționat anterior, 13 state membre au transmis, de asemenea, date referitoare la controalele efectuate asupra vehiculelor înmatriculate în țări din afara UE. Mai multe detalii sunt incluse în tabelul 5 de mai jos. Au fost controlate 264 231 de vehicule din afara UE, rezultând un număr de 8 392 de interziceri, adică **un raport de interzicere de 3,2 %**, comparativ cu o rată de 7,9 % pentru vehiculele naționale și de 9,0 % pentru vehiculele din UE (cu excepția celor naționale). Cu excepția Austriei, Danemarcei, Estoniei, Italiei și României, ratele de interzicere pentru vehiculele înmatriculate în afara UE reflectă, în general, ratele pentru vehiculele înmatriculate în UE. Aceste state membre au raportat reduceri ale ratei de interzicere de 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % și, respectiv, 10,8 % în favoarea vehiculelor înmatriculate în UE.

Tabelul 5: Defalcarea interzicerilor – vehicule din afara UE

Statul membru raportor	Interziceri (vehicule înmatriculate în afara UE)		
	Numărul de vehicule din afara UE controlate	Numărul de vehicule din afara UE interzise	Rata de interzicere a vehiculelor din afara UE (%)
Austria	1 578	997	63,2 %
Belgia	266	18	6,8 %
Bulgaria	783	2	0,3 %
Croația	9 964	592	5,9 %
Cipru	0	0	N/A
Republica Cehă	2 070	5	0,2 %
Danemarca	25	6	24,0 %
Estonia	95	92	96,8 %
Finlanda	0	0	N/A
Franța	0	0	N/A
Germania	38 852	993	2,6 %
Grecia	0	0	N/A
Ungaria	0	0	N/A
Irlanda	0	0	N/A
Italia	18	10	55,6 %
Letonia	0	0	N/A
Lituania	0	0	N/A
Luxemburg	24	0	0,0 %
Malta	0	0	N/A

Țările de Jos	252	4	1,6 %
Polonia	209 946	5 620	2,7 %
Portugalia	0	0	N/A
România	358	53	14,8 %
Slovacia	0	0	N/A
Slovenia	0	0	N/A
Spania	0	0	N/A
Suedia	0	0	N/A
Regatul Unit	0	0	N/A
Total	264 231	8 392	3,2 %
Elveția	44 305	2 095	4,7 %
Total	308 536	10 488	3,4 %

5.5. Vehicule a căror utilizare a fost interzisă, per categorie de vehicule și per stat membru de înmatriculare

Anexa 1 oferă o imagine de ansamblu asupra ratelor de interzicere a vehiculelor pentru fiecare stat membru de înmatriculare. Rata medie de interzicere la nivelul tuturor statelor membre a fost de 8,3 %, categoria N3 (vehicule grele de marfă) fiind tipul de vehicul interzis cel mai frecvent, adică cu o rată de interzicere de 9,6 %.

Vehiculele din categoria vehiculelor nespecificate „Altele” au avut o rată de interzicere de 19,3 %. Această categorie include însă multe tipuri de vehicule, și anume vehicule agricole (categoria T), remorci ușoare (categoriile O1 și O2) și autoutilitare (categoria N1), iar controlul lor se bazează pe măsurile legislative naționale.

Cu toate acestea, începând de la 20 mai 2018, Directiva 2014/47/UE a introdus obligativitatea controlării tractoarelor de mare putere (care pot să depășească 40 km/h) în cazul în care acestea sunt utilizate în principal pe drumurile publice în scopuri de transport comercial.

Diferențele dintre ratele de interzicere pot fi explicate prin aplicarea unor metode de selecție, de control, de colectare a datelor și de clasificare a deficiențelor diferite în rândul statelor membre.

Anexa 2 prezintă detaliile controlului per categorie de vehicul per stat membru.

5.6. Tipurile de deficiențe raportate de statele membre

Anexa 3 prezintă ratele deficiențelor constatate la vehiculele din cele nouă puncte controlate în timpul controalelor efectuate de statele membre în perioada de raportare 2015-2016.

În această perioadă de raportare, cele mai frecvente deficiențe constatate pe parcursul controalelor sunt legate de starea tehnică a:

- echipamentului de iluminare și a sistemelor electrice (23,0 %); 20,9 % în perioada anterioară);
- punților, jantelor, anvelopelor, suspensiei (21,8 %-20,6 % în perioada anterioară);

- altor echipamente, inclusiv tahograf și limitator de viteză (15,5 %); – 17,4 % în perioada anterioară) și
- sistemului de frânare (13,9 %-18,8 % în perioada anterioară).

În cadrul celor nouă puncte controlate, statele membre au raportat diferențe considerabile în ceea ce privește frecvența de detectare a deficiențelor. De exemplu, în Spania, deficiențele de la punctul controlat „alte echipamente, inclusiv tahograf și limitator de viteză” au reprezentat 86 % din totalul deficiențelor raportate în perioada de raportare, în timp ce deficiențele de la acest punct au reprezentat doar 0,6 % din totalul constatat în Regatul Unit. Din nou, motivul care a stat la baza acestui fapt a constat cel mai probabil în aplicarea de metode de testare diferite de către statele membre, asociat probabil cu o politică națională de a pune un accent mai mare pe un anumit punct controlat pe parcursul controlului. Cu toate acestea, trebuie recunoscut faptul că, începând de la 20 mai 2018, Directiva 2014/47/UE va introduce o armonizare mai mare a metodelor de testare, de evaluare a deficiențelor și de utilizare a echipamentelor de testare.

Comparând cifrele cu cele din perioada anterioară, cea mai semnificativă scădere se referă la punctul de testare „sistemul de frânare”, și anume deficiențele aferente frânării au reprezentat 13,9 % din totalul înregistrat în toate statele membre, iar acest procent a scăzut de la 20,7 % pentru perioada de raportare anterioară. Cu toate acestea, deficiențele referitoare la punctul „echipamentul de iluminare și sistemul electric” sunt în continuare cele mai frecvente, înregistrând o creștere la 23 % (de la 20,4 % pentru perioada de raportare anterioară). În ceea ce privește celelalte puncte controlate, modificările față de perioada de raportare anterioară nu au o amploare atât de mare încât să constituie un motiv de îngrijorare sau să indice schimbări semnificative ale politicilor implementate de statele membre.

În cinci dintre cele nouă puncte controlate, și anume „identificarea”, „sistemul de frânare”, „direcția”, „vizibilitatea” și „elemente poluante, inclusiv emisiile și scurgerile de combustibil și/sau de ulei”, ratele scad. De fapt, punctele care au înregistrat creșteri ușoare în perioada de raportare anterioară, respectiv „echipamentul de iluminare și sistemul electric”, „punțile, jantele, anvelopele și suspensia”, „șasiul și accesoriile de șasiu” și „alte echipamente, inclusiv tahograf și limitator de viteză”, prezintă o creștere de sub 5 %.

De asemenea, deficiențele aferente „sistemului de frânare” par să fie constatate mai des la controalele efectuate de autoritățile din Regatul Unit, Letonia și Luxemburg, reprezentând 33,6 %, 33,5 % și, respectiv, 29,6 % din deficiențele totale. Pe de altă parte, la acest punct controlat, Grecia nu a raportat nicio defecțiune.

În ceea ce privește deficiențele legate de „emisiile și scurgeri” care, pe lângă faptul că reprezintă un pericol pentru siguranța rutieră, au și un impact asupra mediului, după o creștere a perioadei anterioare cu 0,9 % (de la 3,2 % la 4,1 %), s-a materializat o scădere de 0,4 % (de la 4,1 % la 3,3 %), adică deficiențele legate de emisii au reprezentat 3,3 % din numărul total înregistrat în perioada respectivă.

În final, după cum se arată în tabelul 2, 13 state membre au efectuat controale asupra vehiculelor înmatriculate în afara UE. Cu toate acestea, întrucât numărul total al acestor controale este echivalent cu aproximativ 5 % din numărul total de controale efectuate în perioada de raportare, nu este posibil să se tragă concluzii ferme cu privire la starea tehnică a acestora.

Totuși, în scopul exhaustivității, anexa 4 la prezentul raport conține detalii suplimentare, oferind o imagine de ansamblu a numărului de vehicule controlate de statele membre, pentru fiecare țară de înmatriculare, și a ratei de interzicere.

6. TIPURI DE SANCTIUNI

Directiva 2000/30/CE nu prevede un sistem de sancțiuni pentru niciuna dintre încălcările constatate. În schimb, statele membre trebuie să stabilească sancțiunile, fără discriminare pe motiv de naționalitate a conducătorului auto sau pe motiv de țară de înmatriculare sau de dare în exploatare a vehiculului.

După cum s-a menționat anterior, dacă devine evident că un vehicul comercial prezintă un risc semnificativ pentru ocupanții săi sau pentru alți participanți la trafic, Directiva 2000/30/CE împuternicește autoritatea sau inspectorul care efectuează controlul să interzică utilizarea vehiculului până la rectificarea deficiențelor periculoase identificate.

De asemenea, deficiențele periculoase ale unui vehicul comercial aparținând unui nerezident, în special cele care au condus la interzicerea utilizării sale, trebuie notificate autorităților competente din statul membru de înmatriculare.

Autoritățile competente din statul membru în care s-a constatat deficiența periculoasă pot solicita autorităților competente din statul membru de înmatriculare a vehiculului să ia măsuri adecvate, cum ar fi efectuarea unei noi inspecții tehnice asupra vehiculului. Cu toate acestea, este la latitudinea statului membru de înmatriculare de a lua orice măsură pe care o consideră adecvată, pentru care nu este necesară nicio raportare.

În practică, impactul financiar asupra unui operator asociat cu deținerea unui vehicul cu deficiențe periculoase nu constă doar în impunerea unei eventuale amenzi de către autoritățile statului membru care efectuează controlul. Pot exista costuri suplimentare, cum ar fi costurile asociate tractării vehiculului către o unitate de control pentru un control „mai amănunțit”, costului testului în sine și al oricăror reparații necesare pentru remedierea deficiențelor. În plus, există și costul indirect suportat de operator în cazul în care nu respectă calendarul trasat.

În sfârșit, în conformitate cu Directiva 2014/47/UE din 20 mai 2019⁸, informațiile privind numărul și gravitatea deficiențelor vor trebui adăugate la sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc instituit în temeiul Directivei 2006/22/CE⁹. Vehiculele întreprinderilor cu profil de risc ridicat pot fi selectate cu o frecvență mai mare pentru controale rutiere în trafic.

7. REZUMATUL CONCLUZIILOR

După cum s-a menționat în capitolul 3 din prezentul raport, ca urmare a diferențelor dezvăluite în ceea ce privește metoda de control, colectarea datelor și raportarea, nu ar trebui să se tragă concluzii cuprinzătoare pe baza acestui raport, iar rezultatele ar trebui tratate cu precauție. Având în vedere acest lucru, mai jos sunt prezentate principalele constatări în urma datelor colectate pentru perioada de raportare 2015-2016.

⁸ Articolul 26 alineatul (1).

⁹ 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 Consiliului, JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

7.1 Controalele

Comparativ cu perioada anterioară, în care se înregistrase deja o scădere de 31,5 %, numărul de vehicule controlate a continuat să scadă. În perioada 2015-2016 au fost controlate cu 534 473 **mai puține vehicule**, reprezentând o **scădere de 9,6 %**. Potrivit explicațiilor furnizate de statele membre, aceasta este rezultatul combinat al resurselor reduse, al reorganizării, al modificărilor aduse legislației naționale și aplicării normelor și, în unele cazuri, al introducerii unei abordări mai direcționate pe durata controalelor.

În orice caz, 18 state membre au efectuat mai puține controale, cu scăderi procentuale cuprinse între 1 % în cazul Croației și 68 % în cazul Greciei. Pe de altă parte, 10 state membre au înregistrat creșteri ale numărului de controale efectuate, cu creșteri procentuale cuprinse între 1,2 % în Danemarca și 429 % în cazul Ciprului.

Dintre controalele din perioada de raportare, 62 % au fost efectuate asupra vehiculelor naționale, 33 % asupra vehiculelor înmatriculate în alt stat membru și 5 % asupra vehiculelor înmatriculate în afara UE.

De asemenea, procentul de vehicule naționale controlate din numărul total de vehicule controlate de fiecare stat membru continuă să varieze substanțial, fapt care sugerează că ar putea fi necesară depunerea unor eforturi suplimentare pentru a se asigura o abordare mai echilibrată. De exemplu, în Luxemburg, Belgia și Franța, controalele asupra vehiculelor naționale au reprezentat mai puțin de 40 % din numărul total; dar situația din alte state membre „de tranzit” este mai echilibrată.

7.2 Interzicerile

Comparativ cu perioada anterioară, au fost interzise cu 60 112 **mai multe vehicule**, reprezentând o **creștere de 17,5 %**. Aceasta indică începutul unei posibile tendințe pozitive și, de asemenea, ar indica începerea punerii în aplicare a unei abordări mai direcționate.

Treisprezece state membre au înregistrat o creștere a numărului de interziceri aplicate, cu creșteri cuprinse între 3 % în cazul Suediei, până la aproximativ 7 000 % în cazul Portugaliei. Pe de altă parte, 15 state membre au înregistrat scăderi ale numărului de interziceri aplicate, variind de la 2,7 % în cazul Slovaciei la 71,8 % în cazul Greciei sau 71,6 % în cazul Bulgariei.

În ceea ce privește originea vehiculelor interzise, rata generală de interzicere a vehiculelor naționale a fost de 7,9 %, în timp ce pentru vehiculele din alte state membre ale UE a fost de 9,0 % și pentru vehiculele înmatriculate în afara UE a fost de 3,2 %. Aceasta ar indica faptul că standardele sunt în general aplicate în mod universal pentru vehiculele din UE, indiferent de țara de înmatriculare a vehiculului. Rata de interzicere mai mică pentru vehiculele din afara UE se poate datora faptului că operatorii aleg să își trimită cele mai noi și mai bine întreținute vehicule în călătoriile care implică deplasări în interiorul UE.

În final, rata medie de interzicere a vehiculelor înmatriculate în UE în toate statele membre a fost de 8,3 %. Vehiculele din categoria N3 (vehicule grele de marfă) au fost

interzise cel mai frecvent, și anume o rată de interzicere de 9,6 %. Vehiculele înmatriculate în Malta au fost interzise mai des, cu o rată de interzicere de 43,9 %. Pe de altă parte, vehiculele germane și bulgare au fost interzise cel mai puțin, cu rate de interzicere de 1,5 % și, respectiv, 3,7 %. Diferențele dintre aceste rate de interzicere s-ar putea datora aplicării unor metode diferite de control și de clasificare a deficiențelor între statele membre.

7.3 Deficiențele

Cele mai frecvente două tipuri de deficiențe identificate în perioada de raportare sunt legate de punctele controlate „echipamentul de iluminare și sistemul electric” și „punțile, pneurile, anvelopele și suspensia”. Acestea au reprezentat 23 % și, respectiv, 21,8 % din totalul deficiențelor înregistrate. Deficiențele legate de „frânare” au reprezentat 13,9 % din totalul înregistrat în toate statele membre, în scădere de la 20,7 % pentru perioada de raportare anterioară.

Cu toate acestea, între statele membre continuă să existe diferențe semnificative în ceea ce privește ratele de interzicere per punct de testare. De exemplu, în Spania, deficiențele identificate la punctul controlat „alte echipamente, inclusiv tahograf și limitator de viteză” au reprezentat 86 % din totalul deficiențelor raportate în perioada de raportare, în timp ce deficiențele de la acest punct au reprezentat doar 0,6 % din totalul identificat în Regatul Unit. Din nou, această situație este cauzată cel mai probabil de metodele diferite de control aplicate de statele membre și de accentul și atenția puse pe anumite deficiențe de către autorități. Este posibil ca aceste diferențe să se reducă începând de la 20 mai 2018, având în vedere că Directiva 2014/47/UE va introduce un grad mai ridicat de armonizare a metodelor de testare, de evaluare a deficiențelor, de utilizare a echipamentelor de testare și a cerințelor de raportare.