

REGLEMENTĂRI din 8 decembrie 2005

privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1**) (actualizate la data de 14 august 2012*)

EMITENT

• MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

Publicat în **MONITORUL OFICIAL nr. 1160 din 21 decembrie 2005**

Data intrării în vigoare 21-12-2005

Formă consolidată valabilă la data 14-08-2012

Prezenta formă consolidată este valabilă începând cu data de 14-08-2012 până la data de 01-08-2014

Notă CTCE

*) Notă CTCE:

Forma actualizată a acestui act normativ la data de 14 August 2012 este realizată de către Departamentul juridic din cadrul S.C. "Centrul Teritorial de Calcul Electronic" S.A. Piatra-Neamț prin includerea tuturor modificărilor și completărilor aduse de către [ORDINUL nr. 510 din 21 iunie 2007/ORDINUL nr. 230 din 22 iunie 2007](#); [ORDINUL nr. 1.002 din 12 august 2008](#); [ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#); [ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#); [RECTIFICAREA nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#).

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

Notă CTCE

*) Notă CTCE:

Pct. 44 și 45 ale [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012 prevăd:

44. În cuprinsul reglementărilor, sintagma "persoană juridică" se înlocuiește cu sintagma "operator economic sau instituție publică", iar termenul "pneu" se înlocuiește cu termenul "anvelopă".

45. În cuprinsul reglementărilor, termenul "măsurători" se înlocuiește cu termenul "măsurări".

Conform pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, în cuprinsul textului, sintagmele "locuri pe scaune", "vehicul rutier" și "siguranța circulației rutiere" se înlocuiesc cu sintagmele "locuri șezând", "vehicul" și "siguranța rutieră".

**) Titlul Reglementărilor a fost modificat de pct. 6 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Capitolul I

Dispoziții generale

Articolul 1

(1) Prezentele reglementări stabilesc cerințele, procedurile și aparatura necesare efectuării inspecției tehnice periodice, denumită în continuare ITP, pentru aprecierea, fără demontare, a stării tehnice a vehiculelor înmatriculate în România, precum și a existenței dotărilor obligatorii, din punct de vedere al siguranței rutiere, protecției mediului și folosinței conform destinației.

Alin. (1) al art. 1 a fost modificat de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul" și a sintagmei "siguranța circulației rutiere" cu sintagma "siguranța rutieră".

(2) ITP include în cazul autovehiculelor și inspecția tehnică pentru poluare.

Articolul 2

Lucrările prevăzute în prezentele reglementări constau în controlul ansamblurilor, subansamblurilor și pieselor accesibile direct, precum și a dotărilor obligatorii prevăzute de normele privind siguranța rutieră, protecția mediului și folosința conform destinației. Informațiile privind gradul de uzură și starea acestora, pentru care ar fi necesară demontarea lor, se obțin de către deținător cu ocazia lucrărilor de întreținere sau de reparații.

Art. 2 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "siguranța circulației rutiere" cu sintagma "siguranța rutieră".

Articolul 3

(1) ITP se efectuează de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", denumită în continuare RAR, organism tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, prin reprezentanțele sale teritoriale sau prin operatori economici autorizați și monitorizați de RAR.

(2) Activitatea de ITP se poate realiza prin operatori economici autorizați, numai pe baza unui contract de franciză încheiat cu RAR de către aceștia, în condițiile legii.

(3) În activitatea de ITP, autoritatea RAR se concretizează prin folosirea mărcii înregistrate RAR de către operatorii economici autorizați sau de către instituțiile publice autorizate, denumite în continuare persoane autorizate, cu asumarea în consecință a drepturilor și obligațiilor ce decurg din aceasta.

(4) Persoanele autorizate care au încheiat cu RAR contracte de franciză pentru ITP nu au dreptul să ceseze această activitate.

(5) Aparatura utilizată în stațiile de inspecție tehnică periodică, denumite în continuare SITP, trebuie să respecte cerințele prevăzute de legislația în vigoare privind activitatea de metrologie, precum și cerințele specifice activității de ITP prevăzute de prezentele reglementări.

(6) Pregătirea tehnică specifică și atestarea personalului care efectuează ITP și controlul tehnic în trafic al vehiculelor se realizează de RAR.

Alin. (6) al art. 3 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(7) Monitorizarea persoanelor autorizate să execute ITP cuprinde:

- a) supravegherea tehnică a SITP, inclusiv prin mijloace informatice;
- b) controlul executării ITP în SITP, inclusiv prin reverificarea vehiculelor inspectate;
- c) controlul executării ITP prin reverificarea vehiculelor inspectate în stațiile reprezentanțelor RAR;
- d) controlul tehnic în trafic.

(8) În vederea asigurării monitorizării prevăzute la alin. (7):

a) Persoanele autorizate trebuie să asigure posibilitatea conectării informatice la sistemul național de supraveghere informatică a ITP, gestionat de RAR, și prin personalul implicat în activitatea de ITP trebuie să respecte cerințele de utilizare a programelor informatice furnizate de RAR;

b) Vehiculul va fi reținut în SITP maximum 45 de minute după finalizarea verificărilor din planul de operațiuni, la solicitarea RAR, efectuată prin mijloace informatice sau prin intermediul personalului său abilitat, în vederea reverificării ulterioare de către inspectorii RAR în cadrul SITP respective;

Lit. b) a alin. (8) al art. 3 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

c) Inspectorul tehnic din cadrul SITP, denumit în continuare inspector tehnic, are obligația de a înștiința persoanele ce prezintă vehiculele la ITP asupra posibilității selectării vehiculului pentru reverificare de inspectorii RAR, cu toate consecințele ce decurg din aceasta, inclusiv timpi suplimentari de așteptare, va pune la dispoziția inspectorului RAR vehiculul și documentele referitoare la acesta care trebuie prezentate obligatoriu la ITP. SITP și inspectorul tehnic vor asigura toate condițiile pentru efectuarea reverificării de inspectorul RAR (de exemplu: aparatură, calculator, cameră digitală etc.). În toate cazurile, reverificările efectuate de inspectorii RAR vor acoperi integral planul de operațiuni corespunzător categoriei vehiculului.

(9) În urma reverificării prevăzute la alin. (7) lit. c) personalul abilitat al RAR poate anula ITP în condițiile prevăzute de prezentele reglementări.

Articolul 4

În funcție de categorie, destinație și masa totală maximă autorizată, denumită în continuare MTMA, vehiculele ce vor fi supuse ITP sunt grupate în trei clase de ITP, astfel:

Partea introductivă a art. 4 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

- a) clasa I: mopede, motociclete, mototricicluri, cvadricicluri și remorcile acestora;
- b) clasa a II-a: vehicule cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv, cu excepția celor din clasa I;

Lit. b) a art. 4 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

c) clasa a III-a: vehicule cu MTMA mai mare de 3.500 kg.

Lit. c) a art. 4 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Articolul 5

(1) Vehiculele înmatriculate pot fi menținute în circulație numai dacă se face dovada încadrării acestora în cerințele tehnice specifice prevăzute în prezentele reglementări, prin efectuarea ITP, precum și a existenței dotărilor obligatorii.

Alin. (1) al art. 5 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(2) Obligația efectuării ITP, precum și a respectării periodicității acestora, în funcție de categoria vehiculului, revine deținătorului legal al vehiculului.

(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 șezând;

Pct. i) de la lit. a) a alin. (3) al art. 5 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "locuri pe scaune" cu sintagma "locuri șezând".

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;

Pct. iii) de la lit. b) a alin. (3) al art. 5 a fost modificat de pct. 7 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

iv) autovehicule speciale ambulanță.

v) autovehicule destinate transportului de mărfuri cu MTMA care nu depășește 3.500 kg.

Pct. v) de la lit. b) a alin. (3) al art. 5 a fost introdus de pct. 8 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

c) la 2 ani:

i) moped, motociclete, mototricicliuri și cvadricicliuri;

Pct. i) de la lit. c) a alin. (3) al art. 5 a fost modificat de pct. 1 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

ii) autovehicule destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri șezând;

Pct. ii) de la lit. c) a alin. (3) al art. 5 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "locuri pe scaune" cu sintagma "locuri șezând".

iii) mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări;

Pct. iii) de la lit. c) a alin. (3) al art. 5 a fost modificat de pct. 9 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

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;

Pct. iv) de la lit. c) a alin. (3) al art. 5 a fost modificat de pct. 9 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

v) tractoare cu MTMA care nu depășește 3.500 kg.

Pct. v) de la lit. c) a alin. (3) al art. 5 a fost modificat de pct. 9 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

d) la 3 ani:

i) remorci și semiremorci apicole, precum și rulote, cu MTMA care nu depășește 3.500 kg.

Pct. i) de la lit. d) a alin. (3) al art. 5 a fost modificat de pct. 10 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

(4) Autovehiculele destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând, 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.

Alin. (4) al art. 5 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "locuri pe scaune" cu sintagma "locuri șezând".

(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.

Alin. (4¹) al art. 5 a fost introdus de pct. 11 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

(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.

Alin. (4²) al art. 5 a fost introdus de pct. 11 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

(5) Termenul pentru efectuarea primei ITP se socotește de la data primei înmatriculări, iar pentru următoarea ITP, de la data celei precedente.

Articolul 6

În intervalul dintre două ITP, deținătorul vehiculului are obligația de a asigura menținerea acestuia într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entități tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare și dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislației în vigoare.

Art. 6 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul" și a sintagmei "siguranța circulației rutiere" cu sintagma "siguranța rutieră".

Articolul 7

(1) ITP la vehiculele agreate pentru transportul mărfurilor periculoase sau pentru transportul de mărfuri perisabile, la vehiculele destinate exclusiv transportului de butelii de gaze, la remorcile-cisternă lente destinate transportului de mărfuri periculoase, la autovehiculele destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând și care au o vechime mai mare de 12 ani inclusiv, cu excepția troleibuzelor, la vehiculele istorice, la autovehiculele destinate competițiilor sportive, la vehiculele cu caracteristici speciale, la mașinile și utilajele autopropulsate pentru lucrări, la vehiculele radiate din evidență care au fost înmatriculate ori înregistrate anterior în România, la vehiculele înmatriculate în alte state, precum și inspecția tehnică în vederea redobândirii certificatului de înmatriculare sau a certificatului de înregistrare se efectuează de RAR.

Alin. (1) al art. 7 a fost modificat de pct. 12 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

(1¹) ITP pentru autovehiculele destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând și care au o vechime mai mare de 12 ani inclusiv, poate fi efectuată de către inspectorii RAR și în SITP autorizate pentru categoria respectivă de autovehicule. În acest sens, utilizatorul autovehiculului va solicita în scris unei reprezentanțe RAR o programare cu cel puțin 30 de zile înainte de data expirării ITP, solicitare care va conține numerele de identificare ale autovehiculelor și nominalizarea SITP autorizate. Deplasarea inspectorilor RAR se efectuează pentru un număr de cel puțin 3 autovehicule/zi/SITP.

Alin. (1⁴) al art. 7 a fost introdus de pct. 13 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

(2) ITP la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) și la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz natural comprimat (GNC) se efectuează în stațiile reprezentanțelor RAR sau în SITP autorizate în acest scop de RAR.

Articolul 8

(1) La ITP, vehiculele supuse agreării pentru transportul de mărfuri periculoase, vehiculele destinate exclusiv pentru transportul de butelii de gaze și remorcile-cisternă lente destinate transportului de mărfuri periculoase, trebuie să corespundă cerințelor aplicabile din prezentele reglementări, precum și cerințelor suplimentare aplicabile pentru ITP prevăzute prin reglementările specifice în vigoare.

Alin. (1) al art. 8 a fost modificat de pct. 14 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "certificării" cu sintagma "agreării" și de pct. 39 al art. I din același act normativ, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(2) La ITP, vehiculele supuse certificării pentru transportul de mărfuri perisabile trebuie să corespundă cerințelor aplicabile din prezentele reglementări, precum și cerințelor suplimentare aplicabile pentru ITP prevăzute prin reglementările specifice în vigoare.

Alin. (1) al art. 8 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(3) ITP la autovehiculele pentru competiții sportive și la vehiculele cu caracteristici speciale se efectuează ținându-se seama de cerințele tehnice specifice pe baza cărora acestea au fost omologate.

Alin. (3) al art. 8 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(4) ITP la vehiculele istorice se efectuează prin raportare la caracteristicile tehnice ale acestora de la data fabricației.

Capitolul II

Organizarea SITP

Articolul 9

(1) SITP este o (sub)unitate care aparține unui operator economic sau unei instituții publice, având prevăzută în obiectul de activitate cuprins în actul constitutiv sau actul de înființare desfășurarea de activități de testări și analize tehnice. SITP poate funcționa numai dacă deține autorizație tehnică în termen de valabilitate eliberată de RAR, conform prezentelor reglementări. Spațiul destinat activității de ITP trebuie să fie separat de spațiul destinat altor activități ale operatorului economic sau instituției publice și toată aparatura destinată acestei activități trebuie să fie amplasată într-o singură incintă, astfel încât activitatea de ITP să nu fie influențată de alte activități desfășurate de operatorul economic sau instituția publică respectivă.

Alin. (1) al art. 9 a fost modificat de pct. 2 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(2) În cadrul SITP nu se admite efectuarea de operațiuni de întreținere și reparații în timpul programului pentru efectuarea ITP.

(3) Utilajele și aparatura SITP pot fi utilizate pentru diagnosticare și pentru verificarea calității reparațiilor și reglajelor efectuate în cadrul atelierului propriu sau de către alte ateliere de reparații, în baza unui document de lucru însoțitor care se va înregistra în registrul prevăzut la art. 12 alin. (1) lit. j).

Articolul 10

(1) SITP trebuie amenajată și dotată cu următoarele:

1. SITP pentru clasa I

a) dispozitiv de ridicare/suspendare a vehiculului; se admite și un dispozitiv ce asigură suspendarea vehiculului roată cu roată;

b) lampă portabilă de 12 V sau 24 V.

2. SITP pentru clasa a II-a și/sau a III-a

a) canal de vizitare dotat cu o instalație de iluminare de 12 V sau 24 V.

Pentru SITP aflate la prima autorizare începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin, dimensiunile canalului de vizitare trebuie să fie: adâncime de minimum 1,5 m, lățime de minimum 0,8 m și lungime de minimum 6 m pentru clasa a II-a, respectiv 12 m pentru clasa a III-a.

b) cric mobil pentru suspendarea vehiculului roată cu roată, cu capacitatea de încărcare de minimum 2.000 kg pentru clasa a II-a;

Lit. b) de la pct. 2 al alin. (1) al art. 10 a fost modificată de pct. 3 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

c) pentru clasa a II-a, în locul canalului de vizitare se admite un elevator cu capacitatea de încărcare de minimum 2.500 kg, caz în care este necesară și dotarea cu dispozitiv de ridicare/suspendare cu picior cu capacitatea de încărcare de minimum 1.000 kg. Amenajarea SITP trebuie să permită în dreptul elevatorului suspendarea vehiculului la o înălțime de minimum 1,5 m.

d) platforme culisante pentru verificarea jocurilor care să permită minimum patru mișcări liniare sau minimum două mișcări liniare și două mișcări circulare - opțional pentru clasa a II-a, obligatorii pentru clasa a III-a. Pentru SITP de clasa a III-a ce efectuează ITP la autobuze articulate, sunt necesare platouri cu minimum opt mișcări.

e) instalație pentru evacuarea forțată a gazelor arse;

f) lampă portabilă de 12 V sau 24 V.

(2) SITP trebuie dotată cu următoarea aparatură:

1. Stand de frânare cu role corespunzător clasei de ITP

a) pentru clasa I - pentru mopede cu 2 roți și motociclete fără ataș

a1) standul de frânare cu role trebuie să fie dotat cu dispozitiv de sesizare a alunecării relative la o valoare de 24% a acesteia, dispozitiv pentru măsurarea efortului la pedală și dispozitiv pentru măsurarea efortului la manetă. Diametrul rolor trebuie să fie de minimum 160 mm, iar coeficientul de frecare dintre rolă și anvelopă trebuie să fie de minimum 0,6 în stare umedă.

Lit. a1) de la pct. 1 al alin. (2) al art. 10 a fost modificată de pct. 4 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

a2) standul de frânare cu role trebuie să aibă viteza periferică a rolor de minimum 5 km/h.

a3) standul de frânare cu role trebuie să fie prevăzut cu afișaj analogic (grafică analogică pe monitor) sau cu indicatoare analogice.

a4) standul de frânare cu role trebuie să permită măsurarea rezistenței la rulare, a forței de frânare și să permită aprecierea ovalității. Forța maximă de frânare trebuie să fie măsurată la o alunecare relativă de 24%.

a5) cerințele pentru mărimile măsurate sunt următoarele:

i) pentru rezistența la rulare și forța de frânare - clasa de exactitate 3;

ii) pentru masă - clasa de exactitate 2.

a6) programul standului de frânare cu role trebuie să permită determinarea cel puțin a coeficientului de frânare pentru frâna de serviciu și pentru frâna de staționare.

a7) standul de frânare cu role trebuie să permită transmiterea datelor către un calculator și o imprimantă sau numai către o imprimantă.

a8) programul standului de frânare cu role trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurării. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

Partea introductivă a lit. a8) de la pct. 1 al alin. (2) al art. 10 a fost modificată de pct. 45 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea termenului "măsurătorii" cu termenul "măsurării".

i) marca, tipul și numărul de înmatriculare al vehiculului verificat - aceste date pot fi introduse de la tastatură sau completate manual de inspectorul tehnic pe buletinul de probă;

ii) data, ora și minutul la care a fost efectuată verificarea;

iii) masa efectivă a vehiculului sau masele efective pe roata față și spate, în momentul efectuării probei;

iv) sistemul de frânare verificat (serviciu sau de staționare);

v) roțile verificate(față/spate) și valorile forțelor de frânare măsurate;

vi) valorile coeficienților de frânare (pentru frâna de serviciu și de staționare).

vii) valoarea măsurată a forțelor de acționare (la pedală și/sau la manetă).

Pct. vii) de la lit. a8) a pct. 1 al alin. (2) al art. 10 a fost introdus de pct. 5 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

a9) nu este obligatorie tipărirea pe buletinul de probă a valorilor limită pentru coeficienții de frânare, precum și a rezultatului verificării. Totuși, în cazul respingerii vehiculului pentru neconformități ale sistemului de frânare, inspectorul tehnic va consemna manual pe buletinul de probă valorile limită ale parametrilor ce au condus la respingerea vehiculului.

a10) se admit numai standurile de frânare cu cântărire dinamică și care au dispozitiv de fixare față/spate pe durata încercării frânelor.

b) pentru clasa a II-a și a III-a

b.1 standul de frânare cu role trebuie să fie dotat cu dispozitiv de sesizare a alunecării relative la o valoare de 24% a acesteia, dispozitiv pentru măsurarea efortului la pedală (recomandabil fără cablu de legătură), iar pentru clasa a III-a și cu dispozitiv pentru măsurarea presiunii în instalația de frânare (0 - 10 atm). Diametrul roților trebuie să fie de minimum 160 mm, iar coeficientul de frecare dintre rolă și anvelopă trebuie să fie de minimum 0,6 în stare umedă.

Lit. b.1 a pct. 1 al alin. (2) al art. 10 a fost modificată de pct. 44 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea termenului "pneu" cu termenul "anvelopă".

b.2 standul de frânare cu role pentru clasa a II-a trebuie să aibă viteza periferică a roților de minimum 5 km/h, iar standul de frânare cu role universal, de minimum 5 km/h pentru clasa a II-a și de minimum 2,5 km/h pentru clasa a III-a.

b.3 standul de frânare cu role trebuie să fie prevăzut cu afișaj analogic (grafică analogică pe monitor) sau cu indicatoare analogice. Afișajul analogic trebuie amplasat astfel încât să permită vizualizarea sa de către operator, indiferent de poziția ansamblului de vehicule pe stand.

b.4. standul de frânare cu role pentru clasa a III-a trebuie să fie dotat cu dispozitiv de simulare a încărcării vehiculului pentru efectuarea ITP la vehiculele cu sistem de frânare pneumatic. Acesta trebuie să fie capabil să simuleze o încărcare de minimum 3.000 kg pe axă.

Lit. b.4 a pct. 1 al alin. (2) al art. 10 a fost modificată de pct. 15 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

b.5 în cazul SITP cu flux discontinuu, standul de frânare cu role trebuie echipat cu capace de protecție a roților.

b.6 standul de frânare cu role trebuie să permită măsurarea rezistenței la rulare, a forței de frânare, a forței de apăsare la pedală și a presiunii în instalația de frânare pneumatică și să permită aprecierea ovalității. Forța maximă de frânare trebuie să fie măsurată la o alunecare relativă de 24%.

b.7 cerințele pentru mărimile măsurate sunt următoarele:

- i) pentru rezistența la rulare și forța de frânare - clasa de exactitate 3;
- ii) pentru forța de apăsare la pedală - clasa de exactitate 2;
- iii) pentru presiunea din instalația de frânare pneumatică - clasa de exactitate 1;
- iv) pentru masă - clasa de exactitate 2.

b.8 programul standului de frânare cu role trebuie să permită determinarea cel puțin a coeficientului de frânare pentru frâna de serviciu și pentru frâna de staționare, precum și a dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași axe pentru frâna de serviciu și pentru frâna de staționare.

b.9 pentru ITP la autovehiculele cu tracțiune integrală permanentă, stația trebuie să fie dotată cu stand de frânare care să permită efectuarea acestui tip de verificare.

b.1 0 standul de frânare cu role trebuie să permită transmiterea datelor către un calculator și o imprimantă sau numai către o imprimantă.

b.1 1 programul standului de frânare cu role trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurării. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

- i) marca, tipul și numărul de înmatriculare al vehiculului verificat - aceste date pot fi introduse de la tastatură sau completate manual de inspectorul tehnic pe buletinul de probă;
- ii) data, ora și minutul la care a fost efectuată verificarea;
- iii) masa efectivă a vehiculului sau masele efective pe axe, în momentul efectuării probei;
- iv) sistemul de frânare verificat (serviciu sau staționare);
- v) axa verificată (axa 1, axa 2 etc) și valorile forțelor de frânare măsurate;
- vi) valorile coeficienților de frânare (pentru frâna de serviciu și cea de staționare);
- vii) valorile dezechilibrelor forțelor de frânare pe axe (pentru frâna de serviciu și cea de staționare);
- viii) valoarea măsurată a forței de apăsare la pedala de frână - după caz, calculul forței maxim admisibile la pedală pentru autovehiculul respectiv va fi efectuat manual de către inspectorul tehnic pe buletinul de probă. Această cerință se aplică numai în cazul dispozitivelor care pot asigura transmiterea semnalului;
- ix) valoarea măsurată a presiunii din instalația de frânare pneumatică.

b.1 2 nu este obligatorie tipărirea pe buletinul de probă a valorilor limită pentru coeficienții de frânare și dezechilibre, precum și a rezultatului verificării. Totuși, în cazul respingerii vehiculului pentru neconformități ale sistemului de frânare, inspectorul tehnic va consemna manual pe buletinul de probă valorile limită ale parametrilor ce au condus la respingerea vehiculului.

b.1 3 în cazul utilizării standurilor în regimul de măsurare pentru autovehicule cu tracțiune integrală permanentă, nu este obligatorie tipărirea pe buletinul de probă a valorilor dezechilibrelor forțelor de frânare pe axe, valorile respective urmând a fi calculate și înscrise de inspectorul tehnic pe buletinul de probă.

2. Analizor de gaze pentru stațiile ce efectuează ITP la autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scânteie (mas)

2.1. Pentru stațiile ce efectuează ITP la autovehiculele echipate cu mas fără catalizator tricomponent și sondă lambda, este necesară dotarea cu analizor de gaze pentru măsurarea cel puțin a CO cu o precizie de minimum $\pm 0,2\%$ și a HC cu o precizie de minimum ± 30 ppm, iar dacă măsoară și alte componente, cu o precizie de minimum $\pm 1\%$ pentru CO(2) și $\pm 0,2\%$ pentru O(2) (conform OIML R 99 clasa II);

2.2. Pentru stațiile ce efectuează ITP la autovehiculele echipate cu mas, inclusiv la cele cu catalizator tricomponent și sondă lambda, este necesară dotarea cu analizor cu 4 gaze (pentru HC, CO și (lambda)) conform OIML R 99 - clasa I, cu precizie de minimum:

- $\pm 0,06\%$ pentru CO;
- $\pm 0,5\%$ pentru CO(2);
- $\pm 0,1\%$ pentru O(2);
- ± 12 ppm pentru HC.

2.3. Pentru ambele tipuri de analizoare de gaze timpul de răspuns nu trebuie să depășească 15 s. Ele trebuie dotate cu dispozitiv pentru măsurarea temperaturii uleiului, dispozitiv pentru măsurarea turației motorului și imprimantă. De asemenea, trebuie să aibă posibilitatea de conectare la un calculator.

2.4. Se admit numai sondele de prelevare a gazelor și dispozitivele pentru măsurarea temperaturii uleiului de motor, de origine sau certificate în conformitate cu prescripțiile fabricantului.

2.5. Programul analizorului de gaze trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurării. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

Partea introductivă a pct. 2.5. al alin. (2) al art. 10 a fost modificată de pct. 45 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea termenului "măsurătorii" cu termenul "măsurării".

- a) data, ora și minutul efectuării probei;
- b) temperatura uleiului de motor, la momentul efectuării probei;
- c) turația de mers în gol încet la care s-a efectuat proba;
- d) valoarea CO(cor) la turația de mers în gol încet;
- e) valoarea HC măsurată la turația de mers în gol încet;
- f) turația de mers în gol accelerat la care s-a efectuat proba - numai în cazul analizoarelor cu 4 gaze;
- g) valoarea CO sau CO(cor) la turația de mers în gol accelerat - numai în cazul analizoarelor cu 4 gaze;
- h) valoarea coeficientului lambda la turația de mers în gol accelerat - numai în cazul analizoarelor cu 4 gaze;
- i) valoarea HC măsurată la turația de mers în gol accelerat.

2.6. Analizoarele de gaze cu care sunt echipate SITP care efectuează ITP la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) și/sau la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz natural comprimat (GNC) trebuie să aibă posibilitatea de a efectua măsurarea emisiilor poluante pentru aceste autovehicule.

3. Opacimetru pentru stațiile ce efectuează ITP la autovehiculele cu motoare cu aprindere prin comprimare (mac)

3.1. Opacimetrul trebuie să permită măsurarea în flux parțial conform Regulamentului 24 CEE ONU*1), cu o precizie de minimum $\pm 0,3$ m⁻¹(-1).

Notă

*1) Regulamentul nr. 24 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU)- Dispoziții uniforme privind:

I. Omologarea motoarelor cu aprindere prin comprimare (AC) în ceea ce privește emisiile de poluanți vizibili

II. Omologarea autovehiculelor în ceea ce privește instalarea motoarelor cu aprindere prin comprimare de tip omologat

III. Omologarea autovehiculelor echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare în ceea ce privește emisiile de poluanți vizibili

IV. Măsurarea puterii motoarelor cu aprindere prin comprimare

3.2. Camera de măsură a opacimetrului trebuie să fie mobilă.

3.3. Opacimetrul trebuie prevăzut cu dispozitive adecvate măsurării temperaturii de intrare a gazelor, cu posibilitatea de a afișa valoarea echivalentă a opacității la temperatura de 100°C, dispozitiv pentru măsurarea temperaturii uleiului de motor, dispozitiv pentru măsurarea turației motorului care să poată măsura turația motorului

indiferent de diametrul conductelor de injecție montate, precum și imprimantă. De asemenea, trebuie să aibă posibilitatea de conectare la un calculator.

3.4. Se admit numai sondele de prelevare a gazelor și dispozitivele pentru măsurarea temperaturii uleiului de motor, de origine sau certificate în conformitate cu prescripțiile fabricantului.

3.5. Pentru autovehiculele din clasa a III-a, dispozitivul pentru măsurarea temperaturii uleiului de motor trebuie să aibă lungimea de minimum 2,5 m.

3.6. Programul aparatului va fi conform cu prevederile anexei nr. 13 la reglementări și trebuie să permită măsurarea timpului de bază (durata accelerării motorului).

3.7. Programul opacimetrului trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurării. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

Partea introductivă a pct. 3.7. al alin. (2) al art. 10 a fost modificată de pct. 45 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea termenului "măsurătorii" cu termenul "măsurării".

- a) data, ora și minutul efectuării probei - numai pentru prima probă;
- b) temperatura uleiului de motor la momentul efectuării probei;
- c) timpul de bază;
- d) turația de mers în gol încet;
- e) turația de mers în gol maximă (de regulator);
- f) indicele de opacitate măsurat.

3.8. Valoarea indicelui de opacitate mediu se calculează ca medie aritmetică a valorilor măsurate în cel puțin ultimele 3 cicluri de accelerare liberă cu condiția să nu se înregistreze diferențe semnificative între turațiile minime măsurate la ciclurile de accelerare sau între turațiile maxime măsurate la ciclurile de accelerare, în conformitate cu procedura prevăzută de anexa nr. 13 la reglementări.

4. Aparat de control al farurilor prevăzut cu nivelă

5. Manometru pentru măsurarea presiunii în anvelopele vehiculelor, cu domeniul de măsurare 0 - 10 bar și cu clasa de exactitate 2,5.

Pct. 5 al alin. (2) al art. 10 a fost modificat de pct. 44 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea termenului "pneu" cu termenul "anvelopă".

6. Dispozitiv de măsurare a adâncimii profilului anvelopelor vehiculelor, cu o precizie de $\pm 0,1$ mm

Pct. 6 al alin. (2) al art. 10 a fost modificat de pct. 44 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea termenului "pneu" cu termenul "anvelopă".

7. Cântar pentru măsurarea maselor (independent sau în cadrul standului de frânare), cu o precizie de minimum $\pm 2\%$ din valoarea măsurată. Cântarul trebuie să fie conectat la același calculator ca și standul de frânare cu role.

8. Decelerometru cu compensare și înregistrare a datelor pentru verificarea eficacității sistemului de frânare prin probe funcționale în parcurs (numai pentru tractoarele, autoremorcherele, autovehiculele speciale și autovehicule specializate care nu pot fi verificate pe standul de frânare cu role, pentru autovehiculele cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă, precum și pentru mopede cu 3 roți, motocicletă cu ataș, mototricicliuri și cvadricicliuri).

Programul decelerometrului trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurării. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

- a) marca, tipul și numărul de înmatriculare ale vehiculului verificat - aceste date pot fi introduse de la tastatură sau completate manual de inspectorul tehnic pe buletinul de probă;
- b) data, ora și minutul la care a fost efectuată verificarea;
- c) sistemul de frânare verificat (serviciu sau staționare);
- d) valoarea decelerației;
- e) valoarea măsurată a forței de acționare la pedală;
- f) viteza la care s-a efectuat proba (viteza de la care s-a efectuat frânarea).

Al doilea paragraf de la pct. 8 al alin. (2) al art. 10 a fost introdus de pct. 6 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

9. Dispozitiv de simulare a forței de împingere la proțapul remorcii sau dispozitiv de ancorare dotat cu întinzător, pentru SITP ce efectuează ITP la remorcile cu sistem de frânare cu acționare prin inerție.

10. Dispozitiv de ancorare dotat cu întinzător, pentru SITP ce efectuează ITP la tractoare - cu excepția SITP dotate cu decelerometru.

11. Calculator pentru evidența ITP (desktop):

Titlul pct. 11 al alin. (2) al art. 10 a fost modificat de pct. 7 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

11.1. Calculatorul trebuie să aibă următoarea configurație minimală:

- a) procesor: minimum 1,5 Ghz;
- b) memorie internă: Ram minimum 1 Gb, Hdd minimum 40 Gb;
- c) CD-ROM sau CD-W;
- d) placa video pentru rezoluție de minimum 800x600 pixels;
- e) port paralel și port USB;
- f) sistem de operare: Windows XP SP 2 cu Internet Explorer 6;
- g) modem adaptat modului de transmisie: 56 Kb - obligatoriu numai pentru SITP ce utilizează același calculator și pentru activitățile de verificare a tahografelor și/sau a limitatoarelor de viteză.

11.2. Calculatorul trebuie folosit numai pentru activități legate de ITP sau de verificare a tahografelor și/sau a limitatoarelor de viteză, nefiind permisă instalarea altor programe decât cele furnizate de RAR. Instalarea și întreținerea programelor se fac numai de personalul RAR abilitat pentru această activitate.

12. Cameră foto digitală care să permită, la salvarea imaginilor prelevate în sistemul informatic, afișarea datei și orei prelevării imaginii.

13. Ruletă cu lungimea de minimum 10 m.

14. Ciocan cu cap rotund cu o masă de maximum 200 g.

15. Levier (2 bucăți) de mărime corespunzătoare clasei de ITP - minimum 300 mm pentru clasa a II-a și minimum 500 mm pentru clasa a III-a.

16. Riglă cu bulă de nivel (2 bucăți): 200/5/30 mm și 1000/5/30 mm (pentru clasa a III-a).

17. Șubler cu tijă cu o lungime de minimum 15 cm și cu o precizie de $\pm 0,1$ mm pentru clasa a II-a, respectiv cu o lungime de minimum 20 cm și cu o precizie de $\pm 0,1$ mm pentru clasa a III-a sau calibre de măsurare pentru clasele a II-a și a III-a, în vederea verificării sistemelor de cuplare.

Pct. 17 al alin. (2) al art. 10 a fost modificat de pct. 8 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

18. Jaloane reflectorizant - fluorescente (5 bucăți), în vederea verificării câmpului de vizibilitate spre înapoi în conformitate cu anexa nr. 3 la reglementări.

(3) SITP trebuie să asigure instalarea analizorului de gaze și a opacimetrului într-o incintă echipată cu instalație de încălzire și climatizare, după caz, care să asigure, pe perioada desfășurării activității, menținerea temperaturii între 5°C și 37°C.

(4) Utilizatorii aplicației informatice de ITP nu au voie să altereze baza de date cu înregistrări incomplete, eronate sau fictive prin folosirea necorespunzătoare și neavizată a aplicației pentru această activitate sau prin alte mijloace software.

(5) Aparatele de măsură trebuie să aibă dovada conformității realizată periodic, potrivit prevederilor tabelului următor:

[poziție conform art. 10] Denumirea aparatului de măsură	Dovada conformității	Tipul aparatului sau mărimii certificate
[art. 10 alin. (2) pct. 1 lit. a)] Stand de frânare cu role corespun- zător clasei I de ITP - pentru mopede cu 2 roți și motocicletele fără ataș	Certificat de etalonare	Forță de frânare Cântărire (masă) Forță de apăsare la pedală Forță de apăsare la manetă
[art. 10 alin. (2) pct. 1 lit. b)] Stand de frânare cu role corespun- zător clasei a II-a și a III-a de ITP	Buletin de verificare metrologică	Forță de frânare
	Certificat de etalonare	Forță de apăsare la pedală Cântărire (masă) Presiune (traductor de presiune)
[art. 10 alin. (2) pct. 2] Analizor de gaze pentru stațiile ce efectuează ITP la autovehicu- lele echipate cu motor cu aprin-	Buletin de verificare metrologică	Analizor de gaze de evacuare

dere prin scânteie (mas)		
[art. 10 alin. (2) pct. 3]	Buletin de	Opacimetru pentru gazele
Opacimetru pentru stațiile ce	verificare	de evacuare ale mac
efectuează ITP la autovehiculele	metrologică	
cu motoare cu aprindere prin		
comprimare (mac)		
[art. 10 alin. (2) pct. 4]	Certificat de	Unghiuri (aparat pentru
Aparat de control al farurilor	etalonare	reglarea și verificarea
prevăzut cu nivelă		farurilor la
		autovehicule)
[art. 10 alin. (2) pct. 5]	Buletin de	Manometru pentru verifi-
Manometru pentru măsurarea	verificare	care presiunii în
presiunii în anvelopele	metrologică	anvelopele vehiculelor
vehiculelor		
[art. 10 alin. (2) pct. 6]	Certificat de	Lungimi (șubler)
Dispozitiv de măsurare a adâncimii	etalonare	
profilului anvelopelor		
[art. 10 alin. (2) pct. 8]	Certificat de	Decelerație
Decelerometru cu compensare	etalonare sau	Forța de apăsare la
	buletin de	pedală
	măsurare	
[art. 10 alin. (2) pct. 13]	Buletin de	Ruletă
Ruletă cu lungimea de minimum 10 m	verificare	
	metrologică	
	Certificat de	Lungimi (ruletă)
	etalonare	
[art. 10 alin. (2) pct. 17]	Certificat de	Lungimi (șubler)
Șubler cu tijă cu o lungime de	etalonare	
minimum 15 cm și cu o precizie de		
± 0,1 mm pentru clasa a II-a,		
respectiv cu o lungime de minimum		
20 cm și cu o precizie de	Buletin de	Lungimi (calibre)
± 0,1 mm pentru clasa a III-a sau	măsurare	
calibre de măsurare pentru clasele		
a II-a și a III-a		

Aparatele de măsură pentru care sunt necesare buletine de verificare metrologică fac parte din categoria mijloacelor de măsurare supuse controlului metrologic legal și obligatoriu au aprobare de model în România sau aprobare de model CE.

Alin. (5) al art. 10 a fost modificat de pct. 9 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(6) Certificatele de etalonare pot fi emise și de laboratoare acreditate de RENAR.

(7) SITP trebuie să asigure posibilitatea de transmitere a datelor în timp real. În acest scop trebuie asigurată posibilitatea conexiunii prin internet cu următoarele caracteristici:

- a) lărgime de bandă: minimum 128 kbps;
- b) timpul de răspuns: maximum 200 ms;
- c) rata erorilor: aprox. 1/1000;
- d) sla: minimum 99,99%.

(8) În cazul aparaturii de măsurare pentru care este necesară imprimarea rezultatelor, furnizorul echipamentului sau firma care a modernizat aparatul trebuie să pună la dispoziția RAR un model al buletinului de probă, în limba română, care va fi folosit în SITP din România, iar la orice modificare de soft va trebui pus la dispoziția RAR un model al noului buletin de probă.

(9) SITP trebuie să dispună de o linie telefonică dedicată în permanență activității de ITP.

(10) În cazul SITP care dispun de mai multe linii de ITP, se acceptă utilizarea echipamentelor prevăzute la alin. (2), pct. 2 - 6, 8 și 11 - 18 la efectuarea ITP pe oricare din liniile de ITP, cu condiția ca liniile de ITP să fie amplasate alăturat, în aceeași incintă.

Articolul 11

(1) Persoanele care efectuează ITP trebuie să fie atestate de RAR. Ele trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să fie:

a1) calificate ca inginer autovehicule rutiere sau subinginer mecanic automobile ori calificări asimilate legal acestora;

sau

a2) calificate ca inginer mecanic, inginer electromecanic, subinginer mecanic, subinginer electromecanic, maestru mecanic, maestru electromecanic, tehnician mecanic, tehnician electromecanic sau tehnician transporturi ori calificări asimilate legal acestora;

Lit. a) a alin. (1) al art. 11 a fost modificată de pct. 10 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Notă CTCE

*) Notă CTCE:

Conform [art. II din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prevederile art. I pct. 10 și 21 se aplică numai solicitărilor de atestare ca inspector tehnic, transmise începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin.

b) să posede permis de conducere corespunzător clasei de ITP, cu respectarea următoarelor cerințe minime:

i) pentru clasa I - permis de conducere categoria A;

ii) pentru clasa a II-a - permis de conducere categoria B;

iii) pentru clasa a III-a - permis de conducere categoria C și/sau D;

c) pentru persoanele calificate potrivit prevederilor lit. a2), să aibă o vechime de minimum 3 ani, după cum urmează:

- în activitatea de întreținere sau reparații auto (activități mecanice sau electromecanice), desfășurată în ateliere autorizate potrivit legii;

- în activități de omologări și verificări tehnice pentru vehicule, desfășurate în cadrul unor autorități de omologare sau servicii tehnice notificate.

Lit. c) a alin. (1) al art. 11 a fost modificată de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Notă CTCE

*) Notă CTCE:

Conform [art. II din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prevederile art. I pct. 10 și 21 se aplică numai solicitărilor de atestare ca inspector tehnic, transmise începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin.

(2) Inspectorul tehnic căruia i s-a anulat permisul de conducere își pierde dreptul de a efectua ITP.

Articolul 12

(1) SITP vor deține în mod obligatoriu următoarele:

a) registru de control al stației;

b) formulare - tip raport de ITP care se completează corespunzător categoriei vehiculului și ale căror modele sunt prevăzute în anexele nr. 4 și 5 la reglementări;

c) formular - tip anexă la certificatul de înmatriculare, al cărui model este prevăzut în anexa nr. 6 la reglementări;

d) ecuson de ITP al cărui model este prevăzut în anexa nr. 7 la reglementări;

e) elemente de securizare pentru anexa la certificatul de înmatriculare;

f) norme tehnice și instrucțiuni de utilizare a aparaturii;

g) avizier care va cuprinde:

i) autorizația tehnică a stației, în copie (față - verso);

ii) metodologia de verificare a emisiilor poluante care se efectuează conform prevederilor anexei nr. 13 la reglementări;

iii) tarifele de ITP;

iv) precizarea categoriilor de vehicule pentru care SITP nu efectuează ITP;

Pct. iv) de la lit. g) a alin. (1) al art. 12 a fost modificat de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

- v) precizarea actelor necesare efectuării ITP;
- vi) programul de lucru al SITP;
- vii) schița fluxului de efectuare a SITP;
- viii) instrucțiunile și dispozițiile specifice de detaliere și precizare a prezentelor reglementări și pentru care se prevede în mod expres a fi afișate la avizier;
- h) dosarul stației care va cuprinde documentele ce atestă funcționarea legală a SITP:
- i) în original: autorizația tehnică, certificatele de atestare ale inspectorilor tehnici, buletinele de verificare metrologică, certificatele de etalonare și/sau buletinele de măsurare pentru aparatură întocmite conform prevederilor art. 10, precum și tarifele pentru ITP;

Pct. i) de la lit. h) a alin. (1) al art. 12 a fost modificat de pct. 16 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

- ii) în copie: raportul de evaluare a capacității tehnice și contractul de franciză;
 - i) dosar cu reglementări, norme, proceduri privind efectuarea ITP;
 - j) registru de evidență a vehiculelor la care se efectuează pe linia de ITP diagnosticare sau verificarea calității reglajelor sau reparațiilor.
- (2) De asemenea, pentru informarea persoanelor care prezintă vehicule la ITP, SITP va afișa la loc vizibil sau va pune la dispoziție, la cerere, prezentele reglementări.

Alin. (2) al art. 12 a fost modificat de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Capitolul III

Cerințe și proceduri

Articolul 13

ITP se execută numai la vehiculele la care se prezintă:

Partea introductivă a art. 13 a fost modificată de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

- a) certificatul de înmatriculare sau dovada înlocuitoare a certificatului de înmatriculare, eliberată de autoritățile competente și completată în mod corespunzător cu datele necesare identificării sau, după caz, autorizația provizorie de circulație;
- b) cartea de identitate a vehiculului.

Articolul 14

Vehiculele prezentate la ITP trebuie să fie curate, în special caroseria, șasiul, ansamblurile și subansamblurile ce urmează să fie controlate. Ele trebuie prezentate cu anvelopele umflate la presiunea nominală.

Art. 14 a fost modificat de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Articolul 15

La ITP se execută operațiunile prevăzute în Planul de operațiuni, al cărui model este prevăzut, în funcție de categoria vehiculului, în anexele nr. 1 și 2 la reglementări, pct. A. Ordinea de executare a operațiunilor precizate va fi stabilită de fiecare SITP în funcție de fluxul propriu de efectuare a ITP declarat în dosarul de autorizare, cu excepția identificării, care va fi prima operațiune efectuată.

Art. 15 a fost modificat de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Articolul 16

- (1) Pentru fiecare vehicul prezentat la ITP se completează de inspectorul tehnic sau de inspectorul RAR un raport de ITP corespunzător categoriei vehiculului sau un raport de verificare RAR, după caz, corespunzător categoriei vehiculului. Raportul de ITP sau raportul de verificare RAR se înregistrează după finalizarea ITP a vehiculului respectiv în calculator.

Alin. (1) al art. 16 a fost modificat de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(2) Defectele constatate în cadrul ITP se încadrează de inspectorul tehnic sau de inspectorul RAR într-una din următoarele grupe: Defect minor (DMi), Defect major (DMa) sau Defect periculos (DP), definite în conformitate cu anexele nr 1 și 2 la reglementări, pct. A.

(3) Prima operațiune care se efectuează în cadrul ITP este identificarea.

(4) În cazul în care la identificare se constată necesitatea respingerii pentru motivele precizate la cod 0.2, grupa DMa, se interzice continuarea efectuării ITP, persoana care a prezentat vehiculul fiind îndrumată la reprezentanța RAR din județul în care este înmatriculat vehiculul sau la celelalte organisme abilitate legal. În acest caz nu se acceptă efectuarea unei noi ITP decât după rezolvarea problemelor care au condus la respingere pentru motivele precizate la cod 0.2, grupa DMa. Este obligatorie înregistrarea în calculator a vehiculelor respinse pentru neconformități legate de identificare.

Alin. (4) al art. 16 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(5) Dacă vehiculul nu prezintă la identificare motive de respingere dintre cele precizate la cod 0.2, grupa DMa, se efectuează după aceea toate verificările prevăzute în Planul de operațiuni corespunzător categoriei vehiculului și tipului de ITP efectuată, precum și verificarea dotărilor obligatorii.

Alin. (5) al art. 16 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(6) În continuare se procedează după cum urmează:

a) dacă vehiculul corespunde cerințelor tehnice precizate în Planul de operațiuni corespunzător sau prezintă numai defecte încadrate în grupa DMi, inspectorul tehnic sau inspectorul RAR consemnează în raportul de ITP sau în raportul de verificare RAR "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 RAR aplică pe placa cu numărul de înmatriculare din față ecusonul corespunzător 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.

Primul paragraf al lit. a) de la alin. (6) al art. 16 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Dacă autovehiculul ce a efectuat ITP este destinat pentru transportul de persoane în regim de taxi, atunci pe anexa la certificatul de înmatriculare, al cărui model este prevăzut la anexa nr. 6 la reglementări se va menționa textul "ITP TAXI". Dacă vehiculul inspectat este utilizat pentru învățarea conducerii auto, se va menționa textul "ITP ȘCOALĂ".

Nu se va efectua pentru același autovehicul simultan ITP pentru activitățile de transport de persoane în regim de taxi (TAXI) și respectiv de învățare a conducerii auto (ȘCOALĂ). Implicit, nu se poate completa un singur rând din anexa la certificatul de înmatriculare (anexa nr. 6 la reglementări) pentru ambele activități, ultima mențiune din anexa la certificatul de înmatriculare fiind cea valabilă și care le anulează pe precedentele.

b) În cazul în care vehiculul este prezentat la una din reprezentanțele RAR pentru inspecția tehnică în vederea redobândirii certificatului de înmatriculare, verificarea se va efectua numai la subansamblurile (sistemele) la care sunt localizate defectele înscrise în raportul de control tehnic în trafic sau în dovada înlocuitoare a certificatului de înmatriculare. Dacă vehiculul corespunde cerințelor tehnice precizate pentru subansamblurile (sistemele) la care au fost menționate defecte sau prezintă numai defecte încadrate în grupa DMi, inspectorul RAR consemnează în raportul de verificare RAR "Bun tehnic pentru ... [subansamblurile (sistemele) la care au fost menționate defecte]", semnează, ștampilează și aplică matca elementului de securizare; consemnează pe versoul dovezii înlocuitoare a certificatului de înmatriculare, "Bun tehnic pentru ... [subansamblurile (sistemele) la care au fost menționate defecte]", semnează, ștampilează, notează codul de tranzacție al ITP și aplică elementul de securizare. Raportul de verificare RAR completat se arhivează, menționându-se la rubrica "Defecte constatate" numărul, seria și emitentul dovezii înlocuitoare a certificatului de înmatriculare; la raport se atașează, 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. Dovada înlocuitoare a certificatului de înmatriculare se înmânează persoanei care a prezentat vehiculul la inspecția tehnică pentru redobândirea certificatului de înmatriculare. În acest caz nu se fac mențiuni în anexa la certificatul de înmatriculare.

Primul paragraf al lit. b) de la alin. (6) al art. 16 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

În cazul în care se constată alte defecte conform prevederilor art. 18, alin. (4), se procedează la reverificarea vehiculului, conform prevederilor art. 18.

Dacă redobândirea certificatului de înmatriculare presupune efectuarea întregii ITP, se va completa anexa la certificatul de înmatriculare, respectându-se cerințele precizate anterior, iar în acest caz elementul de securizare se aplică pe anexa la certificatul de înmatriculare. În cazul în care nu se poate prezenta anexa la certificatul de înmatriculare, se va elibera și completa în mod corespunzător anexa la certificatul de înmatriculare prevăzută în anexa nr. 6 la reglementări.

c) dacă vehiculul inspectat nu corespunde cerințelor tehnice precizate, prezentând defecte din grupele DMA și /sau DP, inspectorul tehnic sau inspectorul RAR consemnează defectele în raportul de ITP sau în raportul de verificare RAR la rubrica "Defecte constatate" și marchează codurile defectelor constatate în momentul identificării acestor defecte. Vehiculul nu va avansa la alt post de verificare până nu sunt consemnate explicit și amănunțit pe raport neconformitățile constatate la postul curent. La finalizarea ITP, raportul de ITP sau raportul de verificare RAR se înmânează persoanei care a prezentat vehiculul la ITP.

Lit. c) a alin. (6) al art. 16 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(7) În cadrul ITP va fi respectată ordinea posturilor de verificare comunicată RAR și existentă în dosarul de autorizare al SITP. În eventualitatea modificării succesiunii posturilor de verificare, noua organizare a acestora trebuie comunicată RAR. Inspectorul tehnic nu va începe o altă ITP până nu o finalizează pe cea curentă, inclusiv înregistrarea în calculator și, după caz, completarea anexei la certificatul de înmatriculare.

(8) Pentru fiecare vehicul inspectat se realizează două înregistrări fotografice digitale, una dintre ele cu vehiculul amplasat pe standul de frânare, iar cealaltă la finalizarea ITP, ambele urmând a fi salvate în calculatorul SITP. Suplimentar, pentru autovehiculele destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 4 locuri șezând, se realizează o înregistrare fotografică digitală a amenajării interioare.

Alin. (8) al art. 16 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "locuri pe scaune" cu sintagma "locuri șezând".

(9) După finalizarea operațiunilor de verificare tehnică prevăzute în Planul de operațiuni corespunzător, inspectorii RAR pot efectua reverificarea vehiculului inspectat, prevăzută la art. 3, alin. (7), lit. b).

(10) Reverificarea va fi efectuată integral, în conformitate cu Planurile de operațiuni corespunzătoare, indiferent dacă este efectuată la prima prezentare a vehiculului sau la revenire.

Dacă în urma reverificării efectuată de inspectorul RAR sunt constatate alte defecte, acesta consemnează defectele respective pe raportul ITP în câmpurile aferente și apoi efectuează înregistrarea acestora în calculator, urmând ca finalizarea ITP să se realizeze în funcție de constatările inspectorului RAR.

(11) Inspectorul tehnic va proceda la finalizarea ITP fără reverificarea vehiculului în următoarele situații:

a) nu s-a solicitat de RAR prin mijloace informatice sau prin intermediul personalului său abilitat reverificarea vehiculului;

b) RAR solicită reverificarea unui vehicul, dar inspectorul RAR nu se prezintă în intervalul de timp prevăzut la art. 3, alin. (8), lit. b).

(12) Se interzice completarea a două anexe la certificatul de înmatriculare pentru același vehicul.

(13) Datele de identificare și rezultatele ITP se înregistrează în calculator după finalizarea ITP.

Articolul 16¹

Respingerea la ITP a unui vehicul pentru defecte majore sau defecte periculoase determină încetarea valabilității ITP (în cazul în care ITP este încă valabilă) pentru vehiculul respectiv și, coroborat cu legislația în vigoare privind circulația pe drumurile publice, i se interzice acestuia circulația pe drumurile publice până la obținerea unei noi ITP. În acest sens, inspectorul tehnic trebuie să procedeze la anularea ITP consemnată în anexa la certificatul de înmatriculare, iar RAR va anula ITP pentru acel vehicul în baza de date cu înregistrări.

Art. 16¹ a fost introdus de pct. 12 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Articolul 16²

Anularea ITP prevăzută la art. 16¹ nu se aplică în cazul defectelor majore încadrate la codul 0. (Identificare vehicul /Identificare autovehicul) din Planurile de operațiuni prevăzute prin prezentele reglementări.

Art. 16² a fost introdus de pct. 17 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Articolul 17

(1) Dacă în termen de 30 de zile calendaristice de la data primei prezentări la ITP defectele constatate au fost remediate, verificarea se face numai la ansamblurile (sistemele) la care s-au constatat defectele și se procedează potrivit art. 16, alin. (6), lit. a), data următoarei ITP urmând să fie stabilită în funcție de data la care s-a constatat remedierea.

(2) Dacă aceste verificări evidențiază și alte defecte la subansamblurile (sistemele) respective, produse în intervalul precizat de 30 de zile, acestea trebuie consemnate, iar admiterea la ITP este condiționată de remedierea acestor defecte. În cazul în care controlul vizual general evidențiază defecte produse în intervalul precizat de 30 de zile, acestea trebuie consemnate, iar admiterea la ITP este condiționată de remedierea acestora.

(3) Aceste verificări impun în mod obligatoriu efectuarea identificării vehiculului prezentat.

Alin. (3) al art. 17 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(4) În cazul depășirii termenului de 30 de zile calendaristice de la data primei prezentări, admis pentru remedierea defectelor, se va efectua o nouă ITP.

Articolul 17¹

Începând cu data de 31 decembrie 2013 după finalizarea ITP se eliberează un certificat de ITP.

Art. 17¹ a fost introdus de pct. 18 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Articolul 18

(1) Reverificarea unui vehicul prevăzută la art. 3, alin. (7), lit. c) se poate efectua cu ocazia prezentării acestuia la RAR pentru efectuarea activităților pentru care RAR este abilitat prin legislația în vigoare.

(2) Stabilirea oportunității reverificării unui vehicul se realizează numai de personalul RAR abilitat în acest scop.

(3) Reverificarea unui vehicul se efectuează numai de personal RAR atestat pentru activitatea de ITP și abilitat în acest scop.

(4) Reverificarea unui vehicul constă în:

a) verificarea sistemului de frânare, în cazul constatării de către inspectorul RAR, în timpul conducerii vehiculului, a unei eficacități reduse a sistemului de frânare;

b) verificarea sistemului de direcție, în cazul constatării de către inspectorul RAR, în timpul conducerii vehiculului, a unui joc excesiv în sistemul de direcție;

c) verificarea emisiilor poluante, în cazul constatării vizuale de către inspectorul RAR, în timpul funcționării motorului, a fumului în exces de orice culoare;

d) verificarea tubulaturii de evacuare, de reducere a emisiilor și a amortizoarelor de zgomot, în cazul constatării auditive de către inspectorul RAR, în timpul funcționării motorului, a unor zgomote anormale;

e) verificarea punților, suspensiei, șasiului sau caroseriei, după caz, în cazul constatării auditive de către inspectorul RAR, în timpul deplasării vehiculului, a unor zgomote anormale;

f) verificarea caroseriei, în cazul constatării vizuale de către inspectorul RAR a unor coroziuni strâpunse.

Alin. (4) al art. 18 a fost modificat de pct. 13 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(5) Reverificarea unui vehicul se efectuează conform Planurilor de operațiuni precizate prin prezentele reglementări.

(6) În cazul în care la un vehicul reverificat conform prevederilor alin. (4) și (5) se constată de către inspectorul RAR defecte majore sau defecte periculoase conform Planurilor de operațiuni prevăzute prin prezentele reglementări, inspectorul RAR procedează la anularea ITP. De asemenea, inspectorul RAR procedează la anularea ITP, fără efectuarea unei reverificări a vehiculului, în cazul în care vehiculul prezintă defecte evidente vizual și care se încadrează în categoria defectelor majore sau defectelor periculoase conform Planurilor de operațiuni prevăzute prin prezentele reglementări.

Alin. (6) al art. 18 a fost modificat de pct. 13 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(7) Pentru fiecare reverificare inspectorul RAR completează un raport de verificare RAR. De asemenea, inspectorul RAR completează un raport de verificare RAR și pentru fiecare vehicul a cărui ITP a fost anulată fără a fi fost efectuată o reverificare a acestuia.

Alin. (7) al art. 18 a fost modificat de pct. 13 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(8) Pe raportul de verificare RAR se vor menționa defectele care atrag anularea ITP, precum și, ca observații, celelalte defecte constatate cu ocazia reverificării și care sunt precizate în Planurile de operațiuni din prezentele reglementări.

(9) Raportul de verificare RAR se înmânează persoanei care a prezentat vehiculul la ITP.

Alin. (9) al art. 18 a fost modificat de pct. 13 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(10) În cazul anulării ITP conform prevederilor prezentului articol, după remedierea defectelor, vehiculul se supune ITP în SITP autorizate sau în stațiile reprezentanțelor RAR.

Articolul 19

SITP va pune la dispoziția RAR datele privind activitatea de ITP.

Capitolul IV

Autorizarea SITP

Articolul 20

(1) Operatorii economici sau instituțiile publice pot presta activitatea de ITP în SITP autorizate, numai sub marca RAR, pe baza unui contract de franciză.

Alin. (1) al art. 20 a fost modificat de pct. 44 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

(2) Funcționarea SITP trebuie să se încadreze în perioada de activitate de luni până vineri între orele 8,00 și 20,00 și sâmbătă între orele 8,00 și 14,00, cu respectarea prevederilor legislației muncii.

Alin. (2) al art. 20 a fost modificat de pct. 14 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(3) Autorizarea SITP deținute de operatorii economici sau instituțiile publice se face de RAR, pe baza cererii de autorizare și a rezultatului favorabil al Raportului de evaluare a capacității tehnice, întocmit de personal RAR certificat pentru evaluarea conformității.

Alin. (3) al art. 20 a fost modificat de pct. 44 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

(4) SITP pot efectua ITP la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) sau la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz natural comprimat (GNC) numai dacă îndeplinesc cerințele specifice precizate prin prezentele reglementări.

Articolul 21

(1) Autorizația tehnică se acordă operatorilor economici sau instituțiilor publice care dețin spații corespunzătoare desfășurării activității de ITP, îndeplinesc condițiile precizate la art. 10 și au personal atestat pentru activitatea de ITP, conform prevederilor cap. V. Modelul autorizației tehnice este prezentat în anexa nr. 8 la reglementări.

Alin. (1) al art. 21 a fost modificat de pct. 44 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

(2) Hala de ITP trebuie să permită accesul corespunzător al tuturor categoriilor de vehicule pentru care se solicită autorizarea. Fluxul de efectuare a ITP poate să fie continuu sau discontinuu. Dacă fluxul este discontinuu, SITP nu va fi autorizată în vederea efectuării ITP pentru vehicule tractate (remorci și semiremorci).

(2¹) Lățimea spațiului delimitat în care se desfășoară activitatea de ITP, măsurată în orice punct pe lungimea acestuia, nu trebuie să fie mai mică de 2,5 m pentru SITP ce solicită autorizarea pentru clasa I de vehicule, de 4,5 m pentru SITP ce solicită autorizarea pentru clasa a II-a de vehicule și de 5,5 m pentru SITP ce solicită autorizarea pentru clasa a III-a de vehicule. Această prevedere se aplică începând cu data de 1 ianuarie 2013 pentru SITP aflate la prima autorizare. Ea nu se aplică spațiilor din cadrul SITP ce au fost autorizate înainte de 31 decembrie 2012.

Alin. (2¹) al art. 21 a fost introdus de pct. 19 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

(3) SITP pentru clasa a III-a care efectuează verificarea câmpului de vizibilitate spre înapoi la autovehiculele care se supun cerințelor privind echiparea ulterioară fabricației cu dispozitive de vizibilitate indirectă în conformitate cu prevederile din anexa nr. 3 la reglementări trebuie să dispună de o platformă orizontală, plană și betonată cu o suprafață minimă de 30 x 20 m.

(3¹) SITP care efectuează probe funcționale de verificare a performanței și eficacității sistemului de frânare prin probe în parcurs trebuie să dispună de o suprafață betonată sau asfaltată, marcată corespunzător și cu dimensiuni corespunzătoare categoriei de vehicule pentru care se solicită autorizarea.

Alin. (3¹) al art. 21 a fost introdus de pct. 15 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(4) SITP dotate numai cu elevator (fără canal de vizitare) nu se autorizează în vederea efectuării ITP pentru vehicule tractate (remorci și semiremorci), iar în cazul în care SITP este dotată cu elevator cu brațe nu se vor efectua ITP la tractoare.

(5) Incinta SITP trebuie să asigure funcționarea corespunzătoare a aparaturii din dotare.

(6) În incinta SITP trebuie menținută, pe perioada desfășurării activității, o temperatură constantă de minim 10°C și maxim 30°C.

(7) SITP trebuie să dispună de:

a) spații de parcare suficiente care să permită staționarea vehiculelor în așteptarea efectuării ITP sau în așteptarea eliberării documentelor; în cazul în care intrarea/ieșirea din SITP se face direct pe un drum public, iar în curte nu există spațiu de parcare, se va prezenta un accept de la autoritățile locale pentru parcare pe drumul public. Spațiile de parcare trebuie delimitate și marcate corespunzător, iar pe perioada de funcționare a SITP ele trebuie utilizate numai de vehiculele care efectuează ITP;

Lit. a) a alin. (7) al art. 21 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

b) spații sociale pentru personal - vestiar și grup sanitar;

Lit. b) a alin. (7) al art. 21 a fost modificată de pct. 16 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Notă CTCE

*) Notă CTCE:

Conform art. III din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prevederile art. I pct. 16 se aplică numai pentru solicitările privind prima autorizare sau prima reautorizare, transmise începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin.

c) spații sociale accesibile clienților - spațiu de așteptare (cu o suprafață de minimum 4 m²) și grup sanitar;

Lit. c) a alin. (7) al art. 21 a fost modificată de pct. 16 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Notă CTCE

*) Notă CTCE:

Conform art. III din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prevederile art. I pct. 16 se aplică numai pentru solicitările privind prima autorizare sau prima reautorizare, transmise începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin.

d) birou inspector tehnic necesar înregistrărilor aferente ITP și pentru activitatea de supraveghere efectuată de RAR, cu o suprafață de minimum 4 mp.

(8) SITP trebuie să asigure circulația pe standul de frânare în sensul stabilit de constructor.

(9) Autorizația tehnică eliberată va fi în conformitate cu caracteristicile constructive și cu dotarea existentă a SITP, ținându-se cont de prevederile art. 10.

(10) Pe autorizația tehnică eliberată se vor menționa clasele de ITP pentru care a fost autorizată SITP, precum și eventualele interdicții la efectuarea ITP din motive tehnice sau administrative.

(11) Autorizația tehnică se eliberează de RAR după încheierea contractului de franciză cu operatorul economic sau instituția publică ce deține SITP.

Alin. (11) al art. 21 a fost modificat de pct. 44 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

[\(12\) Dacă operatorul economic sau instituția publică deține mai multe SITP, RAR va elibera autorizații tehnice pentru fiecare SITP.](#)

Alin. (12) al art. 21 a fost modificat de pct. 44 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

Articolul 22

[\(1\) În vederea autorizării, operatorii economici sau instituțiile publice vor depune la RAR, pentru fiecare SITP pe care o dețin, un dosar de autorizare.](#)

Alin. (1) al art. 22 a fost modificat de pct. 44 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

[\(2\) Dosarul de autorizare va conține următoarele documente:](#)

[1. cerere - tip de autorizare a SITP, al cărei model este prevăzut în anexa nr. 9 la reglementări, semnată de reprezentantul legal al operatorului economic sau instituției publice; în cuprinsul acesteia vor fi prezentate principalele date de identificare ale operatorului economic sau instituției publice și ale SITP;](#)

Pct. 1 al alin. (2) al art. 22 a fost modificat de pct. 44 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

[2. chestionar de autoevaluare a capacității tehnice, completat și semnat pe propria răspundere de reprezentantul legal al operatorului economic sau instituției publice;](#)

Pct. 2 al alin. (2) al art. 22 a fost modificat de pct. 44 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

[3. Abrogat.](#)

Pct. 3 de la alin. (2) al art. 22 a fost abrogat de pct. 17 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

[4. certificat constatator emis de oficiul registrului comerțului în baza Legii nr. 26/1990 privind registrul comerțului, republicată, cu modificările și completările ulterioare, eliberat de cel mult 3 luni în raport cu data depunerii cererii \(original sau copie legalizată\), cuprinzând date privind valabilitatea sediului social și a punctelor de lucru, persoanele împuternicite, domeniul de activitate, sedii și/sau activități autorizate, conform prevederilor art. 15 din Legea nr. 359/2004 , cu modificările și completările ulterioare, inclusiv activitatea «Activități de testări și analize tehnice»;](#)

Pct. 4 de la alin. (2) al art. 22 a fost modificat de pct. 18 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

[5. Abrogat.](#)

Pct. 5 de la alin. (2) al art. 22 a fost abrogat de pct. 17 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

[6. copii de pe documentele care atestă angajarea inspectorilor tehnici de către operatorul economic sau instituția publică solicitantă a autorizării, însoțite de extrasul din registrul general de evidență a salariațiilor transmis inspectoratului teritorial de muncă;](#)

Pct. 6 de la alin. (2) al art. 22 a fost modificat de pct. 18 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

[7. copii de pe certificatele de aprobare de model, buletinele de verificare metrologică, certificatele de etalonare și /sau buletinele de măsurare pentru aparatură, după caz \(conform prevederilor art. 10\);](#)

Pct. 7 de la alin. (2) al art. 22 a fost modificat de pct. 20 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

8. schița SITP, la scara 1/100, cu amplasarea aparatelor și a utilajelor din dotarea SITP, amplasarea posturilor de lucru, parcare, vecinătăți, semnată pentru confirmare de reprezentantul SITP;

9. fluxul de efectuare a ITP, semnat pentru confirmare de reprezentantul SITP.

(3) Durata maximă de valabilitate a autorizației tehnice este de 2 ani și este condiționată de asigurarea respectării de titular a condițiilor legale de desfășurare a activității de ITP.

(4) Fără a depăși acest termen, operatorul economic sau instituția publică va solicita RAR reautorizarea SITP. Reautorizarea se acordă în condițiile respectării prezentelor reglementări.

Alin. (4) al art. 22 a fost modificat de pct. 44 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

(5) Pe durata de valabilitate a autorizației tehnice, titularul acesteia poate solicita încetarea activității, restrângerea sau extinderea domeniului autorizării.

(6) Autorizația tehnică cu termenul de valabilitate depășit devine nulă.

Articolul 23

(1) Pentru verificarea în timp a menținerii capabilității tehnice a SITP, RAR va efectua supravegherea activității acesteia.

(2) Neconformitățile constatate în cursul acestei activități vor fi menționate în registrul de control al SITP și, după caz, în certificatul de atestare a inspectorului tehnic.

(3) În urma activității de supraveghere, RAR poate adopta una dintre următoarele măsuri:

a) măsura de restrângere a domeniului de activitate se adoptă pentru perioada în care SITP și-a pierdut temporar capabilitatea tehnică de efectuare a ITP pentru o gamă de vehicule cuprinse în autorizația tehnică eliberată;

Lit. a) a alin. (3) al art. 23 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

b) măsura de suspendare a autorizației tehnice se adoptă în cazul comiterii uneia dintre abaterile grave referitoare la desfășurarea activității de ITP ce sunt explicitate în cadrul art. 28, alin. (2), lit. a), b) și d)-i), ori în conformitate cu prevederile contractului de franciză;

c) măsura de anulare a autorizației tehnice se adoptă în cazul comiterii în mod repetat a uneia dintre abaterile grave referitoare la desfășurarea activității de ITP ce sunt explicitate în cadrul art. 28, alin. (2), lit. a), b) și d) - i), ori în conformitate cu prevederile contractului de franciză.

(4) În cazul suspendării autorizației tehnice, SITP va fi restricționată informatic, se vor retrage elementele de securizare neutilizate până la acel moment și va fi încheiat un proces verbal în registrul de control al SITP în care se va menționa codul de tranzacție și data ultimei ITP efectuate. În cazul anulării autorizației tehnice, se procedează ca și în cazul suspendării, suplimentar reținându-se de RAR autorizația tehnică a SITP.

(5) Efectuarea de ITP în SITP neautorizate, cu autorizația tehnică suspendată, anulată sau cu termenul de valabilitate depășit atrage măsuri de sancționare corespunzător legislației în vigoare.

Capitolul V

Atestarea personalului care efectuează ITP

Articolul 24

(1) Atestarea personalului care efectuează ITP se face după absolvirea unui program de atestare organizat de RAR, în urma căruia se eliberează un certificat de atestare.

(2) Atestarea personalului care efectuează ITP la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) sau cu instalații de alimentare cu gaz natural comprimat (GNC) este condiționată de absolvirea unui program de atestare suplimentar, în condițiile prevăzute la alin. (1).

(3) Modelul certificatului de atestare este prezentat în anexa nr. 10 la reglementări. În cazul inspectorilor tehnici atestați să efectueze ITP și la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) și/sau la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz natural comprimat (GNC), aceasta se menționează în mod expres în certificatul de atestare.

(4) Atestarea inspectorilor RAR care efectuează controlul tehnic în trafic al vehiculelor în conformitate cu reglementările în vigoare este condiționată de absolvirea unui program de atestare suplimentar, în condițiile prevăzute la alin. (1). Această atestare va fi menționată în mod expres în certificatul de atestare menționat la alin. (3).

Alin. (4) al art. 24 a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

(5) Termenul de valabilitate a certificatului de atestare este de cel mult 2 ani.

(6) Pe durata de valabilitate a certificatului de atestare se pot organiza anual de RAR cursuri de îmbunătățire a pregătirii profesionale a inspectorilor tehnici.

(7) La cererea inspectorului tehnic, RAR eliberează un duplicat al certificatului de atestare, cu aceeași valabilitate ca a certificatului inițial, în baza documentelor doveditoare.

Alin. (7) al art. 24 a fost introdus de pct. 20 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(8) În cazul solicitării de către un inspector tehnic a modificării anumitor date înscrise în certificatul de atestare, care nu influențează valabilitatea certificatului de atestare sau activitățile pentru care a fost atestat inspectorul tehnic, RAR eliberează un certificat de atestare modificat, cu aceeași valabilitate ca a certificatului inițial, în baza documentelor doveditoare.

Alin. (8) al art. 24 a fost introdus de pct. 20 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(9) În cazul solicitării de către un inspector tehnic a extinderii valabilității certificatului de atestare pentru activități suplimentare față de cele pentru care a fost inițial atestat, RAR eliberează un certificat de atestare modificat, cu aceeași valabilitate ca a certificatului inițial, în baza documentelor doveditoare și a promovării unei examinări suplimentare aferente extinderii solicitate.

Alin. (9) al art. 24 a fost introdus de pct. 20 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Art. 24 a fost modificat de pct. 19 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "curs de specialitate" cu sintagma "program de atestare".

Articolul 25

(1) În vederea atestării ca inspector tehnic, persoana care solicită atestarea va prezenta la RAR un dosar care va conține următoarele documente:

a) cerere de atestare, care va include, după caz, și o recomandare din partea operatorului economic sau instituției publice la care va urma să își desfășoare activitatea;

Lit. a) a alin. (1) al art. 25 a fost modificată de pct. 44 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

b) copie de pe diploma de studii sau de pe diploma de calificare profesională, după caz;

c) copie de pe permisul de conducere;

d) în cazul persoanelor care, conform art. 11 alin. (1) lit. c), trebuie să aibă o vechime de minimum 3 ani, documentele care atestă îndeplinirea acestei condiții, după cum urmează: copie de pe contractul individual de muncă, extrasul din registrul general de evidență a salariaților transmis inspectoratului teritorial de muncă, copie de pe carnetul de muncă, copie de pe fișa postului și/sau un document eliberat de inspectoratul teritorial de muncă, după caz. Copiile menționate anterior vor fi certificate pentru conformitate cu originalul.

Lit. d) a alin. (1) al art. 25 a fost modificată de pct. 21 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(2) Atestarea ca inspector tehnic se face fără plată în cazul în care cererea de atestare include recomandarea menționată la alin. (1), lit. a), în conformitate cu prevederile contractului de franciză.

Atestarea ca inspector tehnic se face contra cost în cazul în care cererea de atestare nu include recomandarea menționată la alin. (1), lit. a).

(3) Persoanele calificate conform prevederilor art. 11 alin. (1) lit. a.a2) care nu îndeplinesc condiția de vechime în muncă cerută la art. 11 alin. (1) lit. c) vor urma, contra cost, la RAR, un curs pregătitor despre construcția și funcționarea vehiculelor, cu condiția să aibă vechime de minimum 1 an în activitățile prevăzute la art. 11 alin. (1) lit. c), dovedită cu documentele prevăzute la alin. (1) lit. d).

Alin. (3) al art. 25 a fost modificat de pct. 21 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

(4) Cursul se finalizează printr-un examen a cărui absolvire permite continuarea procedurii de atestare conform prezentelor reglementări. În acest caz, documentele prevăzute la alin. (1) lit. d) se vor completa cu dovada de absolvire a cursului pregător (în copie).

Alin. (4) al art. 25 a fost modificat de pct. 22 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(5) Programarea pentru cursul de specialitate organizat de RAR se va face acordând prioritate persoanelor recomandate de persoane autorizate.

Articolul 26

(1) Fără a depăși termenul de valabilitate a certificatului de atestare, inspectorul tehnic va solicita reatestarea, prin intermediul unei cereri de reatestare.

(2) Reatestarea se acordă contra cost, cu aplicarea mutatis mutandis a prevederilor art. 24.

Art. 26 a fost modificat de pct. 23 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Articolul 27

(1) După angajarea de o persoană autorizată ce deține o SITP, persoana atestată va primi din partea RAR o șampilă individualizată pentru SITP respectivă care va fi utilizată în activitatea ca inspector tehnic. Ștampila respectivă va fi retrasă de RAR la expirarea valabilității certificatului de atestare, la anularea acestuia în conformitate cu prevederile art. 28, alin. (2) sau la încetarea activității în cadrul SITP respectivă.

(2) În cazul transferului la o altă SITP deținută de aceeași persoană autorizată, se va atribui de RAR o nouă șampilă, în baza unei solicitări a persoanei autorizate.

(3) În cazul transferului la o altă SITP deținută de un alt operator economic sau de o altă instituție publică, se va atribui de RAR o nouă șampilă, numai după transmiterea dovezii privind angajarea de către operatorul economic sau instituția publică respectivă.

Alin. (3) al art. 27 a fost modificat de pct. 44 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

(4) Un inspector tehnic nu poate deține și folosi în aceeași perioadă de timp decât o singură șampilă ITP, cu respectarea condițiilor prevăzute la alin. (1), (2) și (3).

Articolul 28

(1) Se consideră abatere de la cerințele de desfășurare a activității de ITP de către un inspector tehnic și se menționează pe certificatul de atestare al acestuia următoarele cazuri:

a) confirmarea drept corespunzătoare a stării tehnice a unui vehicul care nu îndeplinește cerințele tehnice precizate prin prezentele reglementări;

Lit. a) a alin. (1) al art. 28 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

b) nerespectarea cerințelor, procedurilor și a instrucțiunilor de efectuare a ITP conform legislației și reglementărilor în vigoare;

c) nementiționarea în raportul de ITP a tuturor defectelor constatate, din grupele DMA și DP, care impun respingerea unui vehicul la ITP conform prezentelor reglementări;

d) transmiterea către RAR sau în baza națională de date privind ITP de date incomplete, eronate sau fictive cu privire la activitatea de ITP prestată;

e) utilizarea unui aparat cu verificarea metrologică expirată;

f) completarea raportului de ITP de către o persoană, alta decât inspectorul tehnic atestat ce are distribuită ștampila ce a fost aplicată pe raportul ITP;

g) menționarea în raportul de ITP a unor neconformități tehnice, din grupele DMA și DP, pe care vehiculul nu le prezintă;

h) lipsa inspectorului tehnic din incinta SITP la reverificarea de către inspectorul RAR a unui vehicul ce a fost selectat în acest scop;

i) lipsa documentelor minime necesare pentru o ITP în cazul unui vehicul reverificat de un inspector RAR;

j) divulgarea către o altă persoană sau realizarea de acțiuni prin care se facilitează cunoașterea de către o altă persoană a numelui de utilizator și/sau a parolei proprii de acces la sistemul național de supraveghere informatică a ITP gestionat de RAR;

- k) divulgarea către o altă persoană sau realizarea de acțiuni prin care se facilitează cunoașterea de către o altă persoană a parolei de acces a SITP la sistemul național de supraveghere informatică a ITP gestionat de RAR;
- l) neanularea ITP valabile pentru vehiculul la care au fost constatate defecte majore sau periculoase în cadrul ITP.

Lit. l) a alin. (1) al art. 28 a fost introdusă de pct. 24 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(2) Certificatul de atestare se anulează în cazul în care:

- a) în decursul unei perioade de 12 luni se constată două abateri de la cerințele de desfășurare a activității de ITP de către un inspector tehnic, menționate pe certificatul de atestare al acestuia;
- b) se certifică starea tehnică a vehiculului în lipsa acestuia;

Lit. b) a alin. (2) al art. 28 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

- c) se certifică starea tehnică a vehiculului în perioada în care autorizația tehnică a SITP este suspendată, anulată sau expirată;

Lit. c) a alin. (2) al art. 28 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

- d) se certifică starea tehnică a vehiculului în perioada în care aparatura specifică necesară efectuării ITP nu îndeplinește cerințele specificate;

Lit. d) a alin. (2) al art. 28 a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

- e) se certifică starea tehnică a vehiculului fără a fi utilizată aparatura de verificare impusă prin procedura de efectuare a ITP;
- f) se constată modificări sau intervenții neautorizate la aparatura utilizată sau la programele utilizate;
- g) se efectuează ITP la vehicule pentru care SITP are interdicție de a efectua ITP;
- h) se efectuează ITP la vehicule pentru care inspectorul nu are atestat corespunzător clasei respective;
- i) se aplică alt element de securizare, pe anexa certificatului de înmatriculare, decât cel care a fost generat de programul de evidență.

(3) Certificatul de atestare al unui inspector tehnic poate fi suspendat pe o perioadă de maximum 30 de zile în cazul în care analizarea abaterilor menționate la alin. (2) necesită un timp suplimentar.

(4) În cazul în care pentru aceeași SITP se anulează două certificate de atestare a inspectorilor tehnici (pentru același inspector tehnic sau pentru inspectori tehnici diferiți), se procedează suplimentar la suspendarea autorizației tehnice a SITP pe o perioadă de 30 de zile. La fiecare anulare ulterioară a unui certificat de atestare a unui inspector tehnic se procedează suplimentar la suspendarea autorizației tehnice a SITP pe o perioadă de 90 de zile.

(5) Obținerea unui nou certificat de atestare se face în conformitate cu prevederile art. 24, contra cost. Programarea pentru reatestare se face după 30 de zile de la depunerea cererii prevăzută la art. 25, perioadă destinată reinstruirii în cadrul SITP, dar fără a depăși 60 de zile de la depunerea cererii.

(6) Inspectorului tehnic căruia i s-a anulat certificatul de atestare a doua oară i se suspendă dreptul de a efectua ITP pe o perioadă de 2 ani. La orice anulare ulterioară a certificatului de atestare se procedează la suspendarea dreptului de efectuare a ITP pe o perioadă de 2 ani.

Alin. (6) al art. 28 a fost modificat de pct. 25 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

(7) Atestarea stării tehnice corespunzătoare a unui vehicul, prin aplicarea ștampilei, a semnăturii și a elementului de securizare care certifică promovarea ITP, de către personal neatestat sau de către personal atestat, dar fără efectuarea în prealabil a ITP, atrage, după caz, răspunderea administrativă, disciplinară, materială sau penală.

(8) Conducerea persoanei autorizate va lua măsuri de supraveghere a desfășurării activității inspectorilor tehnici și de sancționare administrativă a persoanelor care se fac vinovate de săvârșire a abaterilor menționate în alineatele precedente.

Capitolul VI

Dispoziții finale și tranzitorii

Articolul 29

- (1) Următoarele cerințe impuse la autorizarea SITP devin obligatorii de la datele menționate în continuare:

a) echiparea cu dispozitiv de ridicare/suspendare a vehiculului sau cu dispozitiv ce asigură suspendarea vehiculului roată cu roată pentru clasa I (art. 10, alin. (1) pct. 1, lit. a)) se aplică începând cu prima autorizare în cazul SITP noi și cu prima reautorizare în cazul SITP autorizate înainte de data intrării în vigoare a prezentului ordin;

b) abrogată;

Lit. b) a alin. (1) al art. 29 a fost abrogată de pct. 26 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

c) echiparea cu elevator cu capacitatea de încărcare de minimum 2.500 kg se aplică începând cu prima autorizare în cazul SITP noi (art. 10, alin. (1), pct. 2, lit. c));

d) echiparea cu stand de frânare cu role pentru clasa I de ITP (art. 10, alin. (2), pct. 1, lit. a)) se aplică de la 1 ianuarie 2010;

e) echiparea cu decelerometru cu compensare și înregistrare a datelor pentru verificarea eficacității sistemului de frânare pentru mopede cu 3 roți, motociclete cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri (art. 10, alin. (2), pct. 8) se aplică de la 1 ianuarie 2010;

f) amplasarea aparaturii într-o singură incintă (art. 9, alin. (1)) se aplică începând cu prima autorizare în cazul SITP noi și cu prima reautorizare ulterioară datei de 01.07.2007 pentru stațiile autorizate înainte de 21.12.2005.

g) cerința privind menținerea în incinta SITP a unei temperaturi de minimum 10°C și maximum 30°C (art. 21, alin. (6)) se aplică de la 1 ianuarie 2014.

(2) Cerința referitoare la viteza periferică minimă a rotelor standului de frânare pentru clasa a II-a și a III-a (art. 10, alin. (2), pct. 1, lit. b2)) nu se aplică la standurile de frânare care rămân în dotarea SITP ce au fost autorizate înainte de 21.12.2005.

(3) Cerința referitoare la dimensiunile canalului de vizitare (art. 10, alin. (1) pct. 2, lit. a)) nu se aplică la canalele de vizitare ce rămân în dotarea SITP care au fost autorizate înainte de intrarea în vigoare a prezentului ordin.

(4) Dotările necesare pentru verificarea câmpului de vizibilitate spre înapoi la autovehiculele care se supun cerințelor privind echiparea ulterioară fabricației cu dispozitive de vizibilitate indirectă în conformitate cu prevederile din anexa nr. 3 la reglementări (jaloane reflectorizant - fluorescente - art. 10, alin. (2) pct. 18 și platformă orizontală, plană și betonată cu o suprafață minimă de 30 x 20 m - art. 21, alin. (3)) sunt obligatorii de la 1 aprilie 2009.

Articolul 30

(1) Inspectorul tehnic și inspectorul RAR vor elibera anexa la certificatul de înmatriculare prevăzută în anexa nr. 6 la reglementări numai în cazul în care în certificatul de înmatriculare, în anexa corespunzătoare menționării efectuării ITP, nu mai există rubrici disponibile sau în cazul prezentării unui certificat de înmatriculare de tip vechi.

(2) În cazul utilizării anexei la certificatul de înmatriculare prevăzute la alin. (1), inspectorul tehnic trebuie să completeze, suplimentar față de elementele menționate la art. 16, numărul de înmatriculare și seria certificatului de înmatriculare a vehiculului sau, după caz, numărul de identificare al vehiculului.

Alin. (2) al art. 30 a fost modificat de pct. 27 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Articolul 30¹

În cazul în care certificarea stării tehnice a unui vehicul se realizează în condițiile prevăzute la art. 28 alin. (2) lit. b), c), g) și h), RAR va anula ITP pentru acel vehicul în baza de date cu înregistrări și va informa deținătorul vehiculului cu privire la anularea valabilității ITP a vehiculului respectiv.

Art. 30¹ a fost introdus de pct. 22 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Articolul 31

Ecusoanele de ITP, elementele de securizare și imprimările prevăzute în prezentele reglementări vor fi puse la dispoziția SITP de către RAR. Ecusonul de ITP va avea fondul colorat, distinct pentru fiecare an, astfel: 2012 - albastru, 2013 - galben, 2014 - roșu, 2015 - verde, 2016 - portocaliu. Începând din anul 2017, succesiunea culorilor va fi reluată. Ecusonul de ITP care se aplică pe placa cu numărul de înmatriculare trebuie să aibă culoarea corespunzătoare anului în care vehiculul va fi supus următoarei ITP și va fi amplasat între indicativul județului sau al municipiului București și numărul de înmatriculare, având înscrisul cu luna din anul în care va fi supus următoarei ITP îndreptat pe verticală, în sus.

Art. 31 a fost modificat de pct. 28 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Articolul 32

Suspendarea și anularea autorizațiilor tehnice ale SITP și anularea certificatelor de atestare a inspectorilor tehnici se face numai de către RAR.

Articolul 33

Abrogat.

Art. 33 a fost abrogat de pct. 23 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Articolul 34

(1) Prevederile prezentelor reglementări se aplică mutatis mutandis și pentru vehiculele înregistrate.

(2) În cazul vehiculelor înregistrate și care aparțin categoriilor de vehicule pentru care este obligatorie omologarea, la efectuarea ITP este necesară prezentarea certificatului de înregistrare și a cărții de identitate a vehiculului.

(3) În cazul vehiculelor înregistrate, altele decât cele menționate la alin. (2), la efectuarea ITP este necesară prezentarea certificatului de înregistrare și a atestatului tehnic dacă acesta a fost eliberat de RAR.

Art. 34 a fost modificat de pct. 24 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Articolul 34¹

În cazul ITP pentru vehiculele înmatriculate în alte state, este necesară prezentarea certificatului de înmatriculare, sau a dovezii înlocuitoare a certificatului de înmatriculare, eliberată de autoritățile competente din România și completată în mod corespunzător cu datele necesare identificării.

Art. 34¹ a fost introdus de pct. 25 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Articolul 35

RAR va transmite Comisiei Europene o listă cu soluțiile tehnice naționale ce asigură îndeplinirea echipării ulterioare fabricației cu dispozitive de vizibilitate indirectă (anexa nr. 3 la reglementări).

Articolul 36

Prevederile prezentelor reglementări vor putea fi detaliate și precizate atunci când este necesar, în scopul aplicării lor unitare, prin instrucțiuni și dispoziții specifice, fără ca acestea să modifice sau să completeze cadrul legal instituit; precizările constituie parte integrantă a reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică.

Art. 36 a fost modificat de pct. 26 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "înmatriculate" cu sintagma "înmatriculate sau înregistrate" și de pct. 39 al art. I din același act normativ, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul" și a sintagmei "siguranța circulației rutiere" cu sintagma "siguranța rutieră".

Articolul 37

Anexele nr. 1-15 fac parte integrantă din prezentele reglementări.

Art. 37 a fost modificat de pct. 27 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Anexa 1

la reglementări

Prevederi privind efectuarea ITP - clasa I

mopede, motociclete, mototricicli și cvadricicli

Titlul anexei 1 la reglementări a fost modificat de pct. 29 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

A. Plan de operațiuni

Font 7

Nr. crt.	Denumirea verificării	Metoda de control și aparatura necesară	Defecte constatate	Cod defect
				DMi DMa DP

0. IDENTIFICARE AUTOVEHICUL					
0.1.	Verificare stare plăci cu numărul de înmatriculare, concordanță dintre plăcile cu numărul de înmatriculare și numărul de înmatriculare din documentele vehiculului (CI și/ sau CIV)	Inspecție vizuală	a) Placă lipsă sau fixată necorespunzător astfel încât să se poată desprinde de pe vehicul b) Număr de înmatriculare ilizibil sau lipsă c) Numărul de înmatriculare de pe placă nu este în concordanță cu documentele vehiculului d) Placă deteriorată/confecționată artizanal	X	
0.2.	Verificare concordanță dintre datele preluate de pe autovehiculul prezentat la ITP și datele din CIV	Inspecție vizuală după curățarea locurilor unde se află poansonate numărul de identificare și seria de motor sau plăcuțele producătorului. Se verifică concordanța dintre vehiculul prezentat la ITP și datele din CIV privind: categoria, caroseria, motorul, marcă, tip, număr de identificare poansonat sau ștanțat pe plăcuța producătorului, prindere plăcuță producător, cod motor, serie motor, culoare	a) Lipsă număr de identificare poansonat sau lipsă plăcuță produsă de către autoritatea de identificare, după caz b) Număr de identificare incomplet, ilizibil parțial sau total c) Număr de identificare neconform cu documentele sau înregistrările vehiculului d) Autovehiculul prezentat la ITP nu corespunde cu datele din CIV privind: categoria, caroseria, marca, tipul vehiculului, codul motorului, seria motorului sau culoarea e) Număr de identificare sau serie motor modificate sau poansonate neconform f) Suportul pe care se află poansonat numărul de identificare este fixat artizanal pe vehicul (ex. înconjurat de un cordon de sudură) g) Vehiculul are aplicat un colant de altă culoare decât cea din CIV pe o suprafață mai mare de 50% din suprafața vehiculului	X	
1. SISTEM DE FRÂNARE					
1.1 Stare mecanică și funcționare					
1.1.1.	Ax pedală frână de serviciu/ax manetă de frână	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat Notă: Autovehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit	a) Efort excesiv la acționarea pedalei/manetei b) Uzură avansată sau joc excesiv c) Lipsă siguranță la pedală	X	
1.1.2.	Pedală/manetă de frână și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat Notă: Autovehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit	a) Cursă excesivă sau insuficientă b) Dispozitivul de acționare nu revine corect la poziția inițială c) Îmbărcăminte pedală (dacă a fost prevăzută de producător) uzată, fixată incorect sau lipsă d) Dispozitivul de acționare deformat excesiv, fisurat, rupt	X	
1.1.3.	Element de acționare pentru frâna de staționare, levier de comandă, mecanism cu clichet	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Sistemul de blocare al mecanismului cu clichet funcționează nesigur b) Uzură excesivă a axului levierului sau a mecanismului cu clichet al levierului c) Cursă prea mare a levierului (reglaj incorect) d) Element de acționare lipsă, deteriorat sau nefuncțional e) Sistem inoperant (cursă prea mică)	X	

			prea mare sau orice element deteriorat sau reglat necorespunzător)			
1.1.4.	Dispozitiv servofrână pompa centrală de frână	Inspekție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Dispozitiv servofrână deteriorat sau ineficient b) Pompă centrală neetanșă/defectă (pierde presiunea la apăsarea constantă a pedalei sau manetei) c) Fixare necorespunzătoare a pompei centrale de frână d) Cantitate insuficientă a lichidului de frână e) Lipsă capac rezervor lichid de frână f) Martor nivel lichid de frână aprins sau defect g) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare în caz de nivel insuficient a lichidului de frână (dacă este prevăzut de producător)	X	X	
1.1.5.	Conducte de frână rigide	Inspekție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Risc iminent de fisurare sau rupere b) Conductă sau conexiune neetanșă (pierderi reduse/importante) c) Deteriorări sau coroziuni excesive d) Conductă poziționată necorespunzător e) Conductă fisurată sau ruptă	X	X	X
1.1.6.	Racorduri flexibile de frână	Inspekție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Risc iminent de fisurare sau rupere b) Racord deteriorat, cu puncte de frecare, răsucit sau prea scurt c) Racord sau conexiune neetanșă (pierderi reduse/importante) d) Umflare excesivă la presiune e) Racord cu porozități f) Racord fisurat sau rupt	X	X	X
1.1.7.	Garnituri de fricțiune (plăcuțe, saboți)	Inspekție vizuală acolo unde există zone de vizitare	a) Uzură excesivă (la o roată/la mai multe roți) b) Garnituri contaminate cu ulei sau unsoare (la o roată/la mai multe roți) c) Lipsă	X	X	X
1.1.8.	Tamburi și discuri de frână	Inspekție vizuală, inclusiv în zona de ventilație	a) Uzură excesivă, șanțuri, fisuri, spărturi, fixare necorespunzătoare sau alte defecte care compromit siguranța (la o roată/la mai multe roți) b) Tamburi sau discuri ancrasate cu ulei sau unsoare (la o roată/la mai multe roți). c) Tambur sau disc lipsă d) Platou fixat necorespunzător, joc platou e) Joc disc de frână f) Disc frână deformat sau tambur ovalizat (la o roată/la mai multe roți)	X	X	X
1.1.9.	Cabluri de frână, levieri și conexiuni, tije de acționare	Inspekție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Cabluri deteriorate/innodate b) Componente corodate sau uzate excesiv c) Cabluri, levieri, tije sau conexiuni fixate necorespunzător d) Ghidaje de cabluri necorespunzătoare e) Orice element care poate împiedica mișcarea liberă a elementelor sistemului de frânare	X	X	X

			f) Cursă necorespunzătoare a timoneriei datorită reglajului incorect sau uzurii excesive	X		
			g) Lipsă cabluri sau elemente ale timoneriei		X	
			h) Conexiune necorespunzătoare a cablurilor sau a tijelor	X		
			i) Cabluri ce nu asigură funcționalitatea sau tije de acționare defecte corespunzătoare	X		
1.1.10	Elemente de acționare sistem frână (inclusiv etriere, cilindre de frână hidraulici)	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frână este acționat	a) Cu deteriorări/cu fisuri b) Neetanșeități (pierderi reduse/importante) c) Fixare necorespunzătoare/montare incorectă d) Coroziuni excesive e) Burduf de protecție împotriva prafului rupt/lipsă	X	X	X
1.1.11.	Regulator automat al frânării în funcție de încărcare	Inspecție vizuală și funcțională în timp ce sistemul de frână este acționat	a) Timonerie defectă b) Timonerie reglată necorespunzător c) Mecanism blocat (gripat) sau ineficient d) Regulator lipsă sau modificat	X		
1.1.12.	Ansamblul sistemului de frână	Inspecție vizuală și auditivă	a) Alte componente corodate excesiv/deteriorate, astfel încât afectează funcționalitatea sistemului de frână b) Orice altă componentă fixată sau montată necorespunzător c) Reparații necorespunzătoare/modificări neautorizate	X	X	X
1.2. Performanță și eficacitate frână de serviciu						
1.2.1.	Performanță (+E)	Încercare pe standul de frână cu role (pentru mopede cu 2 roți și motocicletate fără ataș) sau prin probe funcționale în parcurs folosind un decelerometru cu înregistrare și compensare (pentru mopede cu 3 roți, motociclete cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri) Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	a) Forță de frână necorespunzătoare pe una/mai multe roți b) În cazul frânării în parcurs, vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie c) Forța de frână nu variază gradual (blocarea bruscă a frânei) d) Frână anormală a oricărei dintre roți (de ex. întârziere excesivă la frână) e) Variație excesivă a forței de frână în timpul frânării f) Zgomot la roată în timpul frânării	X	X	X
1.2.2.	Eficacitate (+E)	Încercare pe standul de frână cu role (pentru mopede cu 2 roți și motocicletate fără ataș) sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu înregistrare și compensare (pentru mopede cu 3 roți, motociclete cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri) A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Coeficient de frână mai mic decât următoarele valori: - Pentru ambele frâne: - Categoria L1e: 42% - Categoria L3e: 50% - Categoria L2e: 4,0 m/s ² - Categoria L4e: 4,6 m/s ² - Categoria L5e: 4,4 m/s ² - Categoria L6e: 4,0 m/s ² - Categoria L7e: 4,4 m/s ² - Pentru frâna pe roata/axa din spate, după caz): - Toate categoriile: 25% sau 2,5 m/s ²			X

1.3. Performanță și eficacitate frână de securitate (dacă este acționată printr-un sistem separat)
(mopede cu 3 roți, mototricicluri și cvadricicluri și, dacă este prevăzută, mopede cu 2 roți, motocicletă fără ataș și motociclete cu ataș)

1.3.1.	Performanță (+E)	Încercare pe standul de frânare cu role sau prin probe în parcurs	a) Forță de frânare necorepunzătoare pe una/mai multe roți b) Autovehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie c) Forța de frânare nu variază gradual până la obținerea efortului maxim A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	e) Variație excesivă a forței de frânare în timpul frânării f) Zgomot la roată în timpul frânării	X	X	X
1.3.2.	Eficacitate (+E)	Încercare pe standul de frânare cu role (pentru mopede cu 2 roți și motociclete fără ataș) sau prin probe funcționale în parcurs folosind un decelerometru cu înregistrare și compensare (pentru mopede cu 3 roți, motociclete cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri) A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Eficacitatea mai mică de 50% din e- ficacitatea frânei de serviciu de- finită la punctul 1.2.2.				X

1.4. Performanță și eficacitate frână de staționare (mopede cu 3 roți, mototricicluri și cvadricicluri și, dacă este prevăzută, mopede cu 2 roți, motociclete fără ataș și motociclete cu ataș)

1.4.1.	Performanță (+E)	Încercare pe standul de frânare cu role (pentru mopede cu 2 roți și motociclete fără ataș) sau prin probe funcționale în parcurs folosind un decelerometru cu înregistrare și compensare (pentru mopede cu 3 roți, motociclete cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri) Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	a) Frâna nu acționează pe una/mai multe roți În cazul frânării în parcurs vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie b) Întârziere excesivă la frânarea oricărei roți c) Zgomot la roată în timpul frânării	X	X	X
1.4.2.	Eficacitate (+E)	Încercare pe standul de frânare cu role (pentru mopede cu 2 roți și motociclete fără ataș) sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu înregistrare și compensare (pentru mopede cu 3 roți, motociclete cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri) A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Nu se asigură eficacitatea minimă de 16% sau 1,6 m/s ² , după caz	X		

1.5.	Sistem antiblocare (ABS)	Inspecție vizuală a dispozitivului de avertizare sau prin probe funcționale în parcurs	a) Dispozitivul de avertizare nu funcționează corespunzător b) Dispozitivul de avertizare indică funcționare necorespunzătoare a sistemului c) Senzorii de turație a roții lipsă sau deteriorați d) Instalație electrică deteriorată e) Alte componente lipsă sau deteriorate	X	X		
2. SISTEM DE DIRECȚIE							
2.1 Stare mecanică							
2.1.1.	Stare, fixare, funcționare mecanism de direcție (+E)	Inspecție vizuală în timp ce ghidonul/volanul este rotit stânga-dreapta sau roțile punții directoare sunt deplasate stânga-dreapta pe întreaga cursă utilizând un detector de jocuri corespunzător, elevator sau cric	a) Mecanism de direcție greu manevrabil b) Axul sectorului de angrenare răsucit sau caneluri uzate c) Uzură excesivă a sectorului de angrenare d) Deplasare excesivă a sectorului de angrenare e) Neetanșetați ale casetei (scurgeri reduse/importante)	X			
2.1.2.	Stare, fixare casetă de direcție (+E)	Inspecție vizuală a fixării de direcție în timp ce ghidonul/volanul este rotit stânga-dreapta, utilizând un detector de jocuri corespunzător, elevator sau cric	a) Fixare necorespunzătoare a casetei b) Găuri de fixare ovalizate c) Șuruburi de fixare rupte/lipsă d) Casetă de direcție fisurată/spartă	X	X		
2.1.3.	Jocuri în mecanism de direcție (+E)	Inspecție vizuală a componentelor timoneriei direcției în ceea ce privește uzura, fisurile și siguranța în timp ce ghidonul/volanul este rotit stânga-dreapta, utilizând un detector de jocuri corespunzător sau cric Verificare ax ghidon cu frâna față acționată	a) Mișcare relativă între componentele mecanismului ce ar trebui să fie fixe b) Joc excesiv în articulațiile mecanismului de direcție c) Deformări/fisuri ale oricărui element d) Lipsă dispozitive de blocare bracarea roților e) Aliniere defectuoasă a componentelor (ex. bara de comandă a direcției, bara de conexiune). f) Reparații/modificări necorespunzătoare g) Burduf de protecție la praf deteriorat/lipsă	X	X		
2.1.4.	Funcționare elemente mecanice de legătură la sistemul de direcție	Inspecție vizuală a mișcării elementelor timoneriei/în timp ce ghidonul/volanul este rotit, cu roțile pe sol și motorul în funcțiune. Se rotește ghidonul/volanul până la cursă maximă	a) Cursă incompletă a sistemului de direcție la acționarea acestuia (lovirea de o parte fixă a cadrului/șasiului) b) Limitatoare mecanice de cursă nefuncționale (dacă sunt prevăzute) c) Atingerea componentelor.	X			
2.1.5.	Stare, fixare, funcționare și etanșietate servo-direcție	Verificarea servodirecției și a nivelului de lichid hidraulic din rezervor (dacă este vizibil) Cu roțile pe sol și cu motorul funcționând se verifică	a) Neetanșetați (scurgeri reduse/importante) b) Nivel redus de lichid c) Mecanismul nu funcționează (dacă este vizibil) d) Mecanism fixat necorespunzător/fisurat e) Conducte care freacă/ poziționate f) Reparații/modificări	X	X	X	X

		dacă servodirecția funcționează corect	necorespunzătoare g) Conducte, furtunuri deteriorate/uzate sau corodate excesiv h) Zgomot anormal la pompă în timpul funcționării		X	X
2.2. Ghidon/volan și coloană ghidon/volan (furcă față)						
2.2.1.	Stare, fixare ghidon/volan	Cu roțile pe sol, se oscilează ghidonul/volanul dintr-o parte în alta într-un plan perpendicular pe coloana de direcție și se aplică de jos în sus și de sus în jos o forță slabă. Se inspectează vizual jocurile	a) Deplasare relativă între ghidon/volan și coloana de direcție care indică un joc excesiv b) Lipsa dispozitivului de reținere (siguranței) pe furca/pe butucul volanului c) Butucul, coroana, spițele volanului sau ghidonul fisurate sau fixate necorespunzător		X	
					X	X
					X	X
2.2.2.	Stare, fixare coloană de direcție ghidon/volan, jugul și furca ghidonului	Se împinge și se trage de ghidon/volan în linie cu coloana, se împinge de ghidon/volan în direcții ferite direcției perpendiculare pe coloana de direcție. Se verifică vizual jocul și starea cuplajelor elastice sau a altor articulații (la motocicletă și la motocicletă)	a) Joc excesiv axial al centrului ghidonului ghidon/volan în raport cu coloana b) Joc excesiv radial al centrului ghidonului ghidon/volan în raport cu coloana c) Joc anormal în cuplajul elastic sau cardanic (cuplaj deteriorat) d) Fixare defectuoasă a coloanei e) Reparație sau modificare necorespunzătoare f) Cadru furcă deformat/fisurat g) Cadru furcă corodat excesiv/montat necorespunzător. h) Joc excesiv al furcii în cadru		X	
					X	
					X	
					X	X
					X	X
					X	X
2.2.3.	Joc la ghidon/volan	Cu motorul în funcțiune în cazul autovehiculelor cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă se rotește ușor ghidonul/volanul stânga-dreapta, pe cât posibil fără a se mișca roțile. Se verifică vizual mișcarea liberă	Joc excesiv (de exemplu ghidonul/volanul poate fi rotit pe un arc de cerc mare, fără ca roțile directoare să se miște)		X	X
2.3.	Aliniament roți	Verificarea vizuală a aliniamentului față-spate pentru motociclete sau motoare cu 2 roți (conform Anexei nr. 2 pct. C)	Roți nealinate în mod evident		X	
3. VIZIBILITATE						
3.1.	Câmp de vizibilitate	Inspecție vizuală de pe șau sau de la postul de conducere	a) Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului care îi afectează vederea în față sau lateral b) Nu se asigură vizibilitatea corespunzătoare spre înapoi c) Nu se asigură vizibilitatea corespunzătoare		X	X
					X	
					X	
3.2.	Stare parbriz și celelalte geamuri (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală de pe șau sau de la postul de conducere (pentru parbriz, conform Anexei nr. 2 lit. D)	a) Geam fisurat sau decolorat b) Geam cu transparență neconformă cu cerințele specifice c) Parbriz sau geam în stare necorespunzătoare (sablă, zgâriat) cu opacități importante sau din		X	X
					X	X
					X	X

			(material neconform)			
			d) Parbriz fisurat într-o zonă în care se acceptă/fisurat, spart sau cu transparență neconformă cu cerințele specifice	X	X	
3.3.	Oglinzi retrovizoare	Inspecție vizuală	a) Oglindă lipsă ori care nu asigură vizibilitatea corespunzătoare b) Oglindă deteriorată sau fixată necorespunzător	X		
3.4.	Ștergătoare de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională	a) Ștergător care nu funcționează corespunzător sau lipsă b) Lamela ștergătorului deteriorată/lipsă	X	X	
3.5.	Spălătoare de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională	Spălător care nu funcționează corespunzător/lipsă	X	X	
3.6.	Sistem de dezaburire (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și funcțională	Sistem care nu funcționează corespunzător sau deteriorat	X		
4. LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE						
4.1 Faruri						
4.1.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare defectuoasă/lipsa farului sau a sursei de lumină b) Funcționare defectuoasă/lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant sau lentile) c) Far fixat necorespunzător d) Far neomologat (fără marcă de omologare) e) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare f) Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil g) Montare necorespunzătoare h) Sursă de lumină defectă*) i) Far cu oglinda deteriorată	X	X	
4.1.2.	Orientare (+E)	Inspecție vizuală și funcțională. Se determină centrul de focalizare orizontal al farului cu ajutorul unui dispozitiv. Inspectorul va regla farul dacă dispozitivul de reglare este funcțional	a) Far reglat necorespunzător (centrul de focalizare al farului centrul de focalizare nu se încadrează în limitele b) Sursa de lumină montată necorespunzător		X	
4.1.3.	Comutare lumini	Inspecție vizuală și funcțională	a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele (un număr de faruri iluminate concomitent) b) Dispozitiv de comandă defect c) Numărul de faruri aprinse simultan nu este în conformitate cu tipul omologat	X		
4.1.4.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și funcțională	a) Far, culoare emisă, poziție sau intensitate neconformă cu cerințele b) Dispersor sau sursă de lumină obstrucționate, reducând intensitatea luminii sau modificând culoarea luminii emise c) Sursă de lumină și lampă incompatibile	X		
4.1.5.	Dispozitive de reglare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Dispozitivul nu funcționează	X		

	re pe verticală a farurilor (dacă au prevăzute de produ- cător)	funcțională	b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe șa/ de la locul conducătorului	X	
*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact					
4.2. Lămpi de poziție față și spate					
4.2.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă*) b) Dispersor fisurat/ spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil d) Lipsa lampă sau dispersor	X	X
4.2.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lampă, culoare emisă, poziție sau intensitate neconformă cu cerințele b) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise c) Lampă neomologată (fără marcă de omologare) d) Montare necorespunzătoare	X	X
*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact					
4.3. Lămpi de frânare					
4.3.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă*) b) Dispersor fisurat/spart, de cu- loare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil d) Lipsă lampă sau dispersor	X	X
4.3.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă b) Dispozitiv de comandă defect	X	X
4.3.3.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lampă, culoare emisă, poziție funcțională sau intensitate neconformă cu cerințele b) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise c) Lampă neomologată (fără marcă de omologare) d) Montare necorespunzătoare	X	X
*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact					
4.4. Lămpi indicatoare de direcție și de avarie					
4.4.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă*) b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil d) Lipsă lampă sau dispersor	X	X
4.4.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă b) Dispozitiv de comandă defect	X	X
4.4.3.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și	a) Lampă, culoare emisă, poziție	X	X

		funcțională	sau intensitate neconformă cu cerințele			
			b) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise			
			c) Lampă neomologată (fără marcă de omologare)		X	
			d) Montare necorespunzătoare		X	
4.4.4.	Frecvență semnal luminos	Inspecție vizuală și funcțională	Frecvența semnalului luminos necorespunzătoare	X		
(*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact						
4.5. Faruri și lămpi de ceață						
4.5.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă*) b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil d) Lipsă lampă sau dispersor		X	
				X	X	
					X	
					X	
4.5.2.	Orientare (X) (+E)	Inspecție funcțională	Deviere a farului de ceață de la orientarea orizontală în momentul în care modelul de lumină are o focalizare a luminii	X		
4.5.3.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă b) Dispozitiv de comandă defect		X	
					X	
4.5.4.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și funcțională	a) Far sau lampă, culoare emisă, poziție sau intensitate neconformă cu cerințele b) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise c) Far sau lampă neomologată (fără marcă de omologare) d) Montare necorespunzătoare		X	
					X	
					X	
(*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact						
(X) Elemente legate de starea vehiculului și utilizarea acestuia pe drumurile publice, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică periodică						
4.6. Lămpi de mers înapoi						
4.6.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă*) b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil d) Lipsă lampă sau dispersor		X	
				X	X	
					X	
4.6.2.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lampă, culoare emisă, poziție sau intensitate neconformă cu cerințele b) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise c) Lampă neomologată (fără marcă de omologare) d) Montare necorespunzătoare		X	
					X	
					X	
					X	
4.6.3.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă b) Dispozitiv de comandă defect		X	
					X	

*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact; dacă este asigurată funcționarea cel puțin a unei surse de lumină (alta decât LED), defectul este considerat minor						
4.7. Lămpi de iluminare a plăcii spate cu numărul de înmatriculare						
4.7.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lampă care proiectează lumina direct în spate b) Sursă de lumină defectă c) Lampă fixată nesigur d) Lipsă lampă sau dispersor e) Montare necorespunzătoare	X	X	
4.7.2.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și funcțională	a) Nefuncționare a comutatorului în conformitate cu cerințele b) Culoarea luminii emise neconformă cu cerințele c) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise d) Lampă neomologată (fără marcă de omologare)	X		
4.8.	Conexiuni electrice dintre autovehicul și remorcă	Inspecție vizuală și funcțională	a) Conexiuni electrice fixate/poziționate necorespunzător b) Izolație deteriorată c) Conexiunile electrice nu funcționează corespunzător d) Conexiunile electrice dintre autovehicul și remorcă nu sunt concepute astfel încât să împiedice orice deconectare accidentală	X	X	
4.9.	Cablaj electric	Inspecție vizuală	a) Cabluri fixate/poziționate/securizate necorespunzător b) Instalație electrică deteriorată c) Izolație cablaj deteriorată	X	X	X
4.10.	Dispozitive reflectorizante și lămpi facultative (X) (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lampă/catadioptru nemontat în conformitate cu cerințele b) Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele c) Lampă/catadioptru fixat nesigur d) Lampă sau dispersor lipsă e) Lampă/catadioptru neomologat (fără marcă de omologare) f) Dispersor fisurat, spart, de culoare necorespunzătoare g) Sursă de lumină defectă*) h) Culoarea luminii emise, neconformă cu cerințele i) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise	X	X	
4.11.	Baterie de acumulatori	Inspecție vizuală	a) Fixată necorespunzător b) Scurgeri de electrolit (în funcție de debit) c) Siguranțe improvizate sau defecte	X	X	
*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact (X) Elemente legate de starea vehiculului și utilizarea acestuia pe drumurile publice, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică periodică						
5. PUNȚI, ROȚI, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE						
5.1. Punți (axe)						
5.1.1.	Stare, fixare punți (+E)	Inspecție vizuală utilizând cric, elevatoare	a) Punte corodată excesiv/deformată sau fisurată	X	X	X

		tor sau detector de jocuri	b) Jocuri în articulațiile de fixare/fixare nesigură pe vehicul	X	X
			c) Reparație/modificare necorespunzătoare	X	X
			d) Bascula corodată excesiv/deformată sau ruptă	X	X
5.1.2.	Stare, fixare fuzete (+E)	Inspecție vizuală utilizând cric, elevator sau detector de jocuri prin aplicarea unei forțe verticale sau laterale asupra fiecărei roți	a) Fuzetă deformată sau fisurată b) Joc excesiv al pivotului fuzetei și/sau a bușelor basculelor c) Mișcare excesivă între fuzetă și axa rigidă d) Pivotul fuzetei slăbit sau cu joc în punte e) Piulițe, prezoane sau șuruburi de fixare lipsă (în funcție de număr)	X	X
5.1.3.	Rulmenți roți (E+)	Inspecție vizuală utilizând cric, elevator sau detector de jocuri prin rotirea și aplicarea unei forțe laterale asupra fiecărei roți	a) Joc excesiv la rulment b) Rulment prea strâns, blocarea roții la rotire c) Zgomot la rotirea liberă a roții	X	X
5.2. Roți (jante) și anvelope					
5.2.1.	Stare, fixare butuci roți (+E)	Inspecție vizuală pe ambele părți ale fiecărei roți utilizând un cric sau un elevator	a) Prezon sau piuliță lipsă sau slăbit(ă) (în funcție de număr) b) Butucul roții uzat excesiv, deteriorat sau fisurat c) Joc excesiv la prinderea pe basculă sau furcă	X	X
5.2.2.	Stare, fixare (jante)	Inspecție vizuală pe ambele părți ale fiecărei roți cu deplasarea vehiculului înainte și înapoi	a) Jantă fisurată, sudată necorespunzător b) Jantă deformată excesiv sau montată în mod corect c) Spițe rupte, deformate sau lipsă (în funcție de număr) d) Dimensiunile jantei nu sunt în conformitate cu documentele e) Jante de dimensiuni diferite montate pe aceeași punte f) Găurile de fixare a jantei ovalizate g) Valvă anvelopă deteriorată sau în poziție necorespunzătoare	X	X
5.2.3.	Stare, fixare anvelope (E+)	Inspecție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi (Anexa nr. 2 pct. C și D)	a) Dimensiunile anvelopei, indicele de sarcină sau indicele de viteză, marca de omologare nu sunt conforme cu documentele b) Anvelope de dimensiuni diferite pe aceeași axă c) Anvelope de dimensiuni diferite pe aceeași axă d) Tăieturi profunde sau deteriorări importante pe banda de rulare sau pe flancurile anvelopelor e) Adâncimea profilului principal (zona corespunzătoare de 3/4 din lățimea benzii de rulare) mai mică de 1,6 mm f) Frecarea anvelopei de părți ale șasiului (cadrolui) sau ale suspensiei g) Uzură neuniformă pronunțată a anvelopei pe banda de rulare	X	X
5.3. Suspensie					
5.3.1.	Arcuri (E+)	Inspecție vizuală în funcție de soluția	a) Fixare sau montare necorespunzătoare a arcurilor pe șasiu sau	X	X

		constructivă sau folosind un detector de jocuri	punte b) O componentă a arcului deteriorată/fisurată c) Lipsă arc la una din punți (roți) d) Reparații sau modificare necorespunzătoare e) Arc rupt		X	X
5.3.2.	Amortizoare (E+)	Inspekție vizuală	a) Amortizoare montate necorespunzător b) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșitate sau funcționare necorespunzătoare c) Jocuri excesive în articulațiile de fixare pe cadru sau șasiu d) Lipsă amortizor	X	X	
5.3.3.	Articulațiile suspensiei (E+)	Inspekție vizuală în funcție de soluția constructivă sau fo- losind un cric, ele- vator sau detector de jocuri	a) Lipsă bolturi fixare arc, plăcu- țe reazem b) Jocuri anormale/articulații rupte c) Bucșă uzată excesiv		X	X
6. CADRU (ȘASIU) ȘI ELEMENTE ATAȘATE ȘASIU LUI (INCLUSIV ATAȘ)						
6.1. Șasiu sau cadru și elemente atașate						
6.1.1.	Stare generală cadru (șasiu)	Inspekție vizuală	a) Coroziuni avansate (zone coroda- te, coroziuni străpunse)/fisuri, rupturi, deformări importante ale elementelor de rezistență b) Elemente de rezistență sudate necorespunzător c) Plăcile de întărire, traversele și îmbinările nu prezintă siguranță d) Cadru modificat	X	X	
6.1.2	Tubulatura de eva- cuare, amortizoare de zgomet	Inspekție vizuală și auditivă cu motorul în funcționare	a) Sistem de evacuare fixat necorespunzător sau neetanș b) Gazele de evacuare pătrund în habitaclu sau în cabina conducăto- rului c) Lipsă element din tubulatura de evacuare d) Tubulatura de evacuare nu este poziționată corespunzător	X	X	
6.1.3.	Rezervor de combusti- bil și conducte de alimentare	Inspekție vizuală	a) Rezervor sau conducte fixate necorespunzător b) Rezervor neetanș (prezintă scurgeri), capacul rezervorului lipsește sau nu este corespunzător c) Conducte alimentare cu combusti- bil deteriorate, poziționate neco- respunzător sau uzate datorită frecării de alte componente d) Dispozitiv de oprire a combusti- bilului (dacă e prevăzut de produ- cător) nu funcționează corespunzător e) Risc de incendiu datorat: scurgerilor de combustibil, pro- tecției necorespunzătoare a rezer- vorului sau tubulaturii de evacua- re, condițiile din compartimentul motor f) Alimentare dintr-un rezervor mo- dificat sau improvizat, altul de- cât cel montat prevăzut de producă- tor g) Lipsă coliere asigurare furtu- nuri h) Furtun alimentare cu benzină	X	X	X

			uzat/crăpat, tăiat			
6.1.4.	Elemente atașate cadrului (bară față, spate, carene etc.)	Inspecție vizuală	Lipsă/deteriorate astfel încât pot provoca răniri		X	X
6.1.5.	Suport pentru roata de rezervă (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	a) Suportul nu este într-o stare corespunzătoare b) Suport fisurat sau fixat necorespunzător c) Roată de rezervă fixată necorespunzătoare cu pericol de desprindere (interiorul/exteriorul vehiculului)	X		
6.1.6.	Dispozitive de cuplare și dispozitive de remorcare (+E)	Inspecție vizuală și control cu echipament adecvat după caz în funcție de categoria vehiculului (calibru sau șubler) (pct. H din Anexa nr. 2)	a) Element component deformat/defect, fisurat b) Uzură excesivă a cuplelor c) Cuplaj defect d) Orice dispozitiv de siguranță lipsă, deteriorat sau care nu funcționează corespunzător e) Obstrucționarea plăcii de înmatriculare sau a oricărei lămpi atunci când nu sunt utilizate f) Reparație sau modificare necorespunzătoare g) Dispozitiv de cuplare remorcă neomologat	X	X	X
6.1.7.	Transmisie	Inspecție vizuală utilizându-se un cric sau un elvator. Se verifică atent zona ambreiajului, a cutiei de viteze, a diferențialului	a) Șurub de siguranță fixat necorespunzător/lipsă b) Palierul arborilor de transmisie uzat excesiv c) Cardan uzat excesiv d) Cuplaje flexibile deteriorate e) Arbore deteriorat sau îndoit f) Suportul palierului fisurat sau fixat necorespunzător g) Protecție deteriorată/lipsă la arborii planetari h) Modificare neautorizată a transmisiei i) Comandă ambreiaj deformată/fixată necorespunzător j) Acționare greoaie a manetei sau pedalei/lipsă siguranță de asigurare a manetei sau pedalei pe ax k) Manetă ambreiaj ruptă l) Levier selectare viteze fixat nesigur/modificat sau sudat. m) Arbore (cablu) ambreiaj fixat necorespunzător. n) Timonerie schimbător de viteze fixată necorespunzător/modificată constructiv o) Fixare necorespunzătoare schimbător de viteze pe traversă sau tampon; fixare nesigură a traversei pe șasiu(ex. lipsă șuruburi de fixare). p) Lipsă transmisie longitudinală cazul autovehiculelor cu tracțiune integrală q) Joc și/sau zgomet rulmenți transmisie, inclusiv cruci cardanice r) Joc excesiv în orice articulație a transmisiei s) Orice alt defect care împiedică mișcarea liberă a roții motoare t) Scurgeri ulei de transmisie ușoare/abundente	X	X	X
6.1.8.	Stare, fixare carose-	Inspecție vizuală.	a) Suport motor fisurat, desprins	X	X	X

	rie (inclusiv ataș)	vor face verificări și evaluări conform Anexei nr. 2 lit. G	de pe șasiu sau fixat nesigur b) Modificarea poziției motorului față de modelul omologat (ex. din montaj transversal în longitudinal		X	
6.2. Caroserie						
6.2.1.	Stare, fixare caroserie (inclusiv ataș)	Inspecție vizuală. Se vor face verificări și evaluări conform Anexei nr. 2 lit. G	a) Panou, element lipsă sau deteriorat care ar putea produce răniri b) Montant deformat, corodat excesiv sau fisurat care poate genera deschiderea accidentală a capotelor sau a ușilor c) Neetanșeități care permit pătrunderea gazelor de evacuare în habitacul d) Caroserie modificată constructiv sau reparată necorespunzător e) Caroserie incompletă sau deteriorată f) Caroserie corodată excesiv în zona compartimentului motor, a portbagajului, a pasajelor roților precum și în zona de fixare a suspensiei și a punților g) Caroseria sau un element de caroserie nu este fixată/fixat corespunzător astfel încât poate produce răniri/poate cădea pe carosabil h) Dispozitiv de cuplare ataș necorespunzător		X	X
6.2.2.	Montare caroserie	Inspecție vizuală. Se vor face verificări și evaluări conform Anexa 2 lit. G	a) Caroseria nu este fixată corespunzător b) Caroseria nu este fixată pe cadru în aliniament c) Element de fixare pe cadru fisurat, lipsă sau slăbit d) Caroserie fisurată sau corodată excesiv la punctele de prindere pe cadru		X	X
6.2.3.	Uși și dispozitive de închidere ușii	Inspecție vizuală și funcțională. Se vor face verificări și evaluări conform Anexei nr. 2 lit. G	a) Ușă care nu se deschide sau nu se deschide corespunzător b) Ușă care se poate deschide accidental sau care nu se închide sigur c) Ușă, balama, dispozitiv de asigurare slăbite, deteriorate/lipsă d) Coroziuni excesive ușii		X	X
6.2.4.	Structura de rezistență și podea (+E)	Inspecție vizuală cu autovehiculul pe cric sau elevator. Se vor inspecta cu atenție mărită zonele de îmbinare ale caroseriei. Se vor face verificări și evaluări conform Anexa 2 lit. G	a) Podea fisurată sau corodată excesiv, fixată necorespunzător b) Prașuri, contraprașuri, contraprașuri corodate excesiv c) Întărituri podea fisurate, deformate sau corodate excesiv		X	X
6.2.5.	Șa/scaun conducător auto	Inspecție vizuală și funcțională	a) Scaun/șa (inclusiv scaun ataș), fixate necorespunzător pe caroserie sau cadru sau cu o structură defectă b) Mecanismul de reglare a scaunului nu funcționează corect c) Scaun lipsă sau neomologat		X	X
6.2.6.	Alte scaune	Inspecție vizuală	a) Scaune fixate nesigur/defecte b) Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele c) Scaune lipsă sau configurația		X	X

			scaunelor nu corespunde cu CIV			
			d) Scaune neomologate		X	
			e) Măner de susținere al pasagerului deteriorat sau lipsă	X		
6.2.7.	Comenzi necesare conducătorului	Inspekție vizuală și funcțională	Orice comandă necesară pentru a opera autovehiculul în siguranță nu funcționează corect		X	X
6.2.8.	Alte echipamente și accesorii interioare și exterioare (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspekție vizuală și funcțională	a) Accesoriu sau echipament fixat necorespunzător sau defect b) Accesoriu sau echipament neomologat sau care nu corespunde reglementărilor		X	
6.2.9.	Apărători de noroi, aripi, dispozitive antiîmprăscare (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspekție vizuală	a) Elemente slăbite, corodate excesiv/rupte sau lipsă b) Spațiu insuficient pentru roți c) Neconforme cu cerințele	X	X	
7. ALTE ECHIPAMENTE						
7.1.	Stare, fixare centuri de siguranță, catarama	Inspekție vizuală și funcțională	a) Centuri de siguranță obligatorii lipsă sau nu au fost montate b) Centură de siguranță deteriorată c) Centură de siguranță neomologată d) Dispozitivul de închidere este avariata sau nu funcționează corespunzător e) Mecanismul de recuperare a centurii avariata sau nu funcționează corect f) Punct de ancorare deteriorat excesiv g) Punct de ancorare fixat necorespunzător		X	
7.2.	Încuietori și dispozitive antifurt	Inspekție vizuală și funcțională	a) Dispozitiv defect care nu previne furtul autovehiculului b) Dispozitiv de închidere sau de blocare defect sau funcționând necorespunzător	X		
7.3.	Avertizor acustic	Inspekție vizuală și funcțională	a) Nu funcționează b) Comandă nesigură c) Neomologat		X	
7.4.	Vitezometru	Inspekție vizuală și funcțională în timpul probei în parcurs	a) Nu este montat conform cerințelor b) Nu funcționează sau lipsește c) Nu este iluminat		X	
8. EMISII POLUANTE						
8.1. Zgomot						
8.1.1.	Sistem de reducere a zgomotului (+E)	Inspekție vizuală și auditivă	a) Nivel de zgomot excesiv b) Orice parte a sistemului de reducere a zgomotului nesigură, lipsă, deteriorată, fixată incorect sau modificată în mod evident astfel încât ar putea afecta în mod semnificativ nivelul de zgomot		X	
8.2.	Gaze de evacuare					
8.2.1.	Emisii					
8.2.1.1.	Echipament de control al emisiilor de gaze	Inspekție vizuală	Echipament de control al emisiilor prevăzut de producător lipsă, modificat sau defect în mod evident		X	
8.3. Alte aspecte referitoare la mediu						
8.3.1.	Scurgeri de lichide	Inspekție vizuală	Orice scurgere în exces de lichid		X	X

			care poate afecta mediul ambiant sau expune la riscuri pe alți utilizatori ai drumului			
8.3.2.	Fum vizibil	Inspekție vizuală	Fum în exces de orice culoare		X	
9. ALTE VERIFICĂRI						
9.1.	Autovehiculul în ansamblu	Inspekție vizuală sau prin utilizarea unui echipament adecvat	a) Reparații sau modificări necorespunzătoare ale oricărei componente a autovehiculului b) Orice defect suplimentar constat ce ar putea afecta siguranța circulației pe drumurile publice	X	X	X
				X	X	X

E - verificare ce necesită utilizarea unui echipament specializat

Reparație sau modificare necorespunzătoare înseamnă o reparație sau modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere sau asupra mediului (inclusiv modificări neautorizate sau cu folosirea unor componente neomologate sau necertificate).

DMi (defect minor) - defecțiune tehnică ce nu are un efect semnificativ asupra siguranței rutiere și protecției mediului, precum și alte neconfermități minore (inclusiv în ceea ce privește identificarea vehiculului).

Dma (defect major) - defecțiune tehnică ce are un efect semnificativ asupra siguranței rutiere (inclusiv în ceea ce privește ceilalți participanți la trafic) și asupra protecției mediului, precum și alte neconfermități majore (inclusiv în ceea ce privește identificarea vehiculului).

DP (defect periculos) - defecțiune tehnică care constituie un risc imediat privind siguranța rutieră.

În cazul defectelor care sunt încadrate în mai multe grupe de gravitate (DMi, Dma și/sau DP) încadrarea ține cont de despărțirea acestora pe grupe realizată prin semnul " / ". În cazul defectelor ce pot fi încadrate în mai multe grupe de gravitate (DMi, Dma și/sau DP), pentru care nu se specifică clar încadrarea, inspectorul tehnic este responsabil de încadrarea acestora în funcție de gravitatea lor în conformitate cu definițiile specifice.

Prescurtări utilizate în tabel:

CI - certificat de înmatriculare

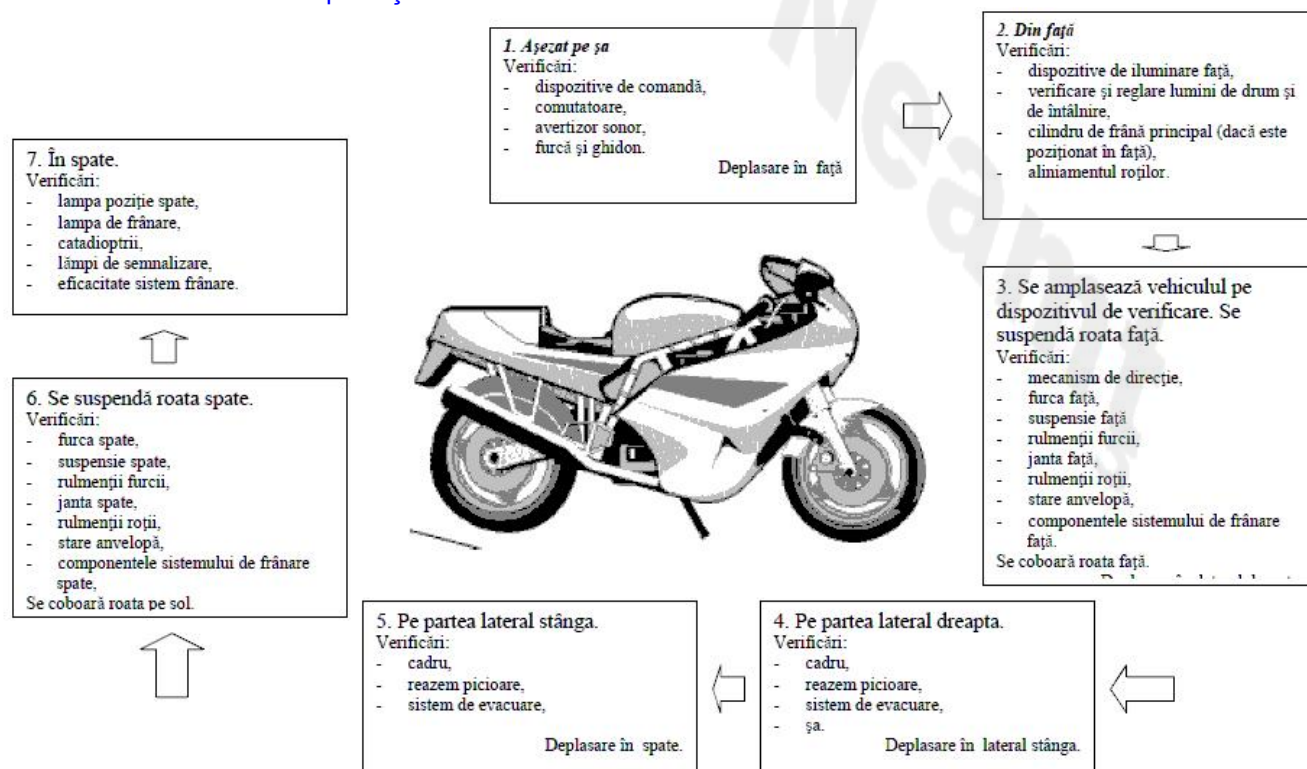
CIV - cartea de identitate a vehiculului

ITP - inspekție tehnică periodică

Categoriile L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e sunt definite în reglementările RNTR 2

Lit. c) a pct. 6.1.3. de la lit. A "Plan de operațiuni" din anexa 1 la reglementări a fost modificată de pct. 28 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

B. Schemă efectuare ITP moped și motociclete



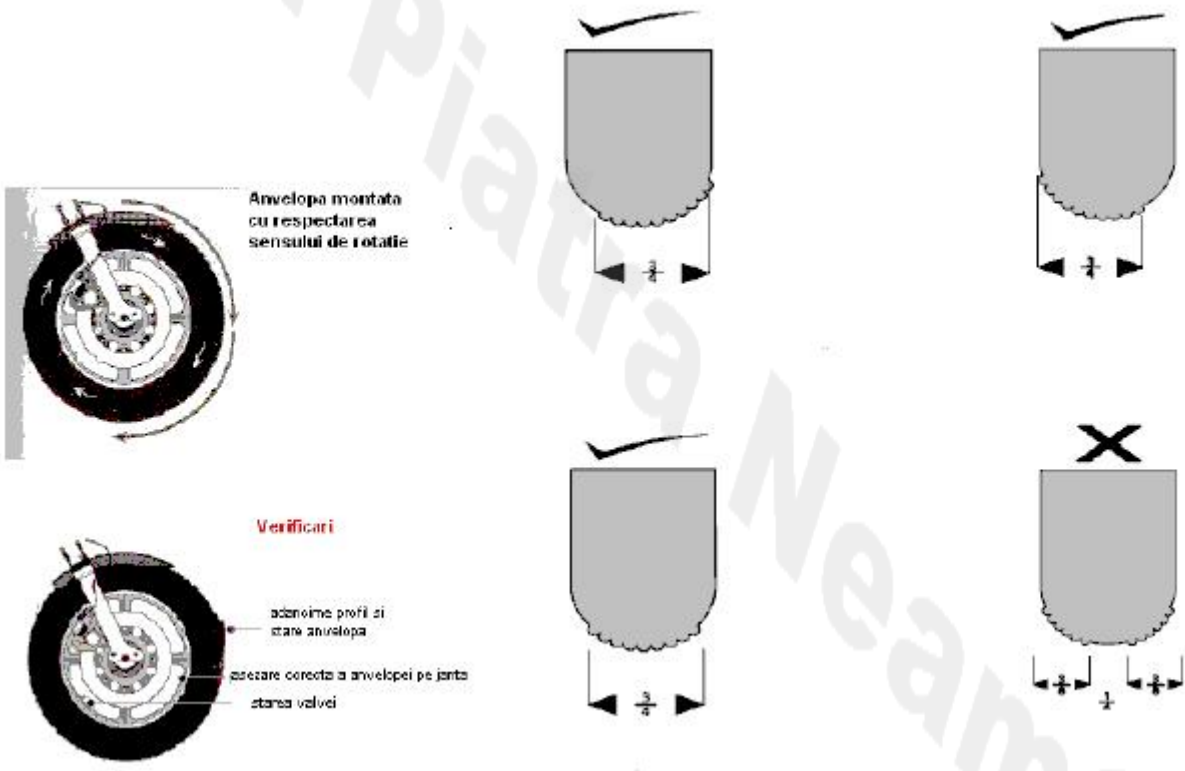
Schema prezentată nu este obligatorie, nu conține toate punctele de verificare din planul de operațiuni, este numai o recomandare a RAR. Inspectorii trebuie să se asigure în cazul în care nu respectă schema de mai sus că toate sistemele și subansamblurile ce trebuie supuse verificării, conform planului de operațiuni, au fost controlate.

C. Aliniamentul roților la mopede și motociclete cu 2 roți



Orice nealiniere vizibilă, suficientă pentru a afecta manevrabilitatea sau conducerea autovehiculului impune respingerea acestuia.

D. Verificare anvelope



Anexa 2

Ia Reglementări
Prevederi privind efectuarea ITP - clasele a II-a și a III-a
autovehicule, tractoare, precum și remorcile acestora

A. Plan de operațiuni

Font 7

Nr. crt.	Denumirea verificării	Metoda de control și aparatura necesară	Defecte constatate	Cod defect		
				DMi	DMA	DP
0. IDENTIFICARE AUTOVEHICUL						
0.1.	Verificare stare plăci cu numărul de înmatriculare, con- cordanță dintre plă-	Inspecție vizuală	a) Placă lipsă sau fixată neco- respunzător astfel încât s-ar putea desprinde de pe vehicul b) Număr de înmatriculare ilizibil		X	

	cile cu numărul de înmatriculare și numărul de înmatriculare din documentele vehiculului (CI și/sau CIV)		sau lipsă c) Numărul de înmatriculare de plăcă nu este în concordanță cu documentele vehiculului d) Placă deteriorată/confecționată artizanal		X		
0.2.	Verificare concordanță dintre datele prelevate de pe vehiculul prezentat la ITP și datele din CIV	Inspecție vizuală după curățarea locurilor unde se află poansonate numărul de identificare și seria de motor sau plăcuțele producătorului. Se verifică concordanța dintre vehiculul prezentat la ITP și datele din CIV privind: categorie, caroserie, marcă, tip, număr de identificare poansonat sau ștanțat pe plăcuța producătorului, prindere plăcuță producător, cod motor, serie motor, culoare	a) Lipsă număr de identificare poansonat sau lipsă plăcuță producător cu număr de identificare de la bord b) Număr de identificare incomplet, ilizibil parțial sau total c) Număr de identificare neconform cu documentele sau înregistrările vehiculului d) Vehiculul prezentat la ITP nu corespunde cu datele din CIV privind: categoria, caroseria, marca, tipul vehiculului, codul motorului, seria motorului sau culoarea e) Număr de identificare sau serie motor modificate sau poansonate neconform f) Suportul pe care se află poansonat numărul de identificare este fixat artizanal pe vehicul (ex. înconjurat de un cordon de sudură) g) Vehiculul are aplicat un colant de altă culoare decât cea din CIV pe o suprafață mai mare de 50% din suprafața vehiculului h) Motor cu alt sistem de alimentare decât cel din CIV (ex. motor cu sistem de alimentare dual benzină + GPL/GNC sau modificarea sistemului de alimentare al motorului) i) Serie rezervor GPL/GNC nu este menționată sau este diferită de cea din CIV		X		
1. SISTEM DE FRÂNARE							
1.1 Stare mecanică și funcționare							
1.1.1.	Ax pedală frână de serviciu/ax manetă de frână	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat Notă: Autovehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit	a) Efort excesiv la acționarea pedalei/manetei b) Uzură avansată sau joc excesiv c) Lipsă siguranță la pedală este acționat Notă: Autovehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit		X		
1.1.2.	Pedală/manetă de frână și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat Notă: Autovehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit	a) Cursă excesivă sau insuficientă a dispozitivului de acționare b) Dispozitivul de acționare nu revine corect la poziția inițială c) Îmbrăcămintea pedalei (dacă a fost prevăzută de producător) uzată, fixată incorect sau lipsă d) Dispozitivul de acționare deformat excesiv, fisurat, rupt		X		
1.1.3.	Pompă de vacuum sau compresor și rezervoare de aer	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor la presiunea normală de lucru verificarea funcționării dispozitivului de avertizare a suprapresiunii multicircuit sau de suprapresiune	a) Presiune insuficientă/vacuum insuficient pentru asigurarea unei frânări repetate (cel puțin două frânări), după declanșarea semnalului de avertizare (sau dacă manometrul indică o valoare de pericol) b) Intervalul de timp pentru refacerea presiunii în instalație mai mare de 7s		X	X	

		Se verifică intervalul de timp necesar compresorului pentru realizarea presiunii de lucru în sistemul de frânare după ce se apasă pedala de frână repetat cu motorul oprit	(c) Supapa de protecție multicircuit sau supapa de suprapresiune mi funcționează (d) Pierdere de aer care provoacă o scădere importantă de presiune sau pierdere de aer perceptibilă auditiv (e) Deteriorare exterioară care poate afecta funcționarea sistemului de frânare (f) Pompa de vacuum deteriorată sau nefuncțională	X		
1.1.4.	Manometru sau indicator pentru presiune scăzută	Verificare funcțională	Funcționarea incorectă/nefuncțională a indicatorului sau a manometrului	X	X	
1.1.5.	Supapă de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală, funcțională și auditivă a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	(a) Uzată excesiv, fisurată sau deteriorată (b) Dispozitiv de acționare a supapei nesigur sau supapă fixată necorespunzător (c) Pierderi de aer în sistem, conexiuni nesigure (d) Funcționare necorespunzătoare	X	X	
1.1.6.	Element de acționare frână de mână, levier de comandă frână de mână, mecanism cu clichet frână de mână cu acționare electrică	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	(a) Sistemul de blocare al mecanismului cu clichet funcționează necorespunzător (b) Uzură excesivă a axului levierului sau a mecanismului cu clichet al levierului (c) Cursă prea mare a levierului (reglaj incorect) (d) Element de acționare lipsă, deteriorat sau nefuncțional (e) Funcționare incorectă, indicatorul de avertizare indică o funcționare defectuasă (f) Elemente deteriorate sau reglate necorespunzător (g) Sistem inoperant (cursă prea mică, prea mare sau orice element deteriorat sau reglat necorespunzător)	X		
1.1.7.	Supape de frânare, (supape de comandă, supape de descărcare, regulator de presiune etc.)	Inspecție vizuală, funcțională și auditivă a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	(a) Supapă deteriorată/neetanță (pierderi de aer în exces) (b) Pierderi de ulei la compresor reduce/importante (c) Supapă fixată sau montată necorespunzător (d) Pierderi de lichid de frână reduce/importante	X	X	X
1.1.8.	Elemente de cuplare ale frânelor (semi)remorcii (electrice și pneumatice)	Deconectarea și reconectarea tuturor elementelor de cuplare ale sistemelor de frânare distrete autovehiculul tractor și (semi)remorcă Inspecție vizuală, funcțională și auditivă a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	(a) Robineți de închidere sau ventile cu etanșare automată defecte (b) Fixare necorespunzătoare/montaj necorespunzător (c) Pierderi excesive de aer (d) Funcționare necorespunzătoare	X	X	X
1.1.9.	Rezervoare de aer comprimat	Inspecție vizuală și auditivă	(a) Deteriorate, corodate/neetanțe (b) Robinet de purjare a apei defect (c) Fixare sau montare necorespunzătoare	X	X	X

1.1.10.	Dispozitiv servofrână pomă centrală de frână (pentru siste- mul de frânare hidra- ulic)	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acțio- nat	a) Dispozitiv servofrână deteriorat sau ineficient b) Pomă centrală neetanșă/defectă (pierde presiunea la apăsarea constantă a pedalei sau la acționa- rea manetei) c) Fixare necorespunzătoare a pompei centrale de frână rea manetei) d) Cantitate insuficientă a lichidului de frână e) Lipsă capac rezervor lichid de frână f) Martor nivel lichid de frână aprins sau defect g) Funcționare defectuasă a dispo- zitivului de avertizare în caz de nivel insuficient al lichidului de frână (dacă a fost prevăzut de pro- ducător	X	X	X
1.1.11.	Conducte de frână rigide	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Risc iminent de fisurare sau rupere b) Conductă sau conexiune neetanșă (pierderi reduse/importante) c) Deteriorări sau coroziuni excesive (conform pct. C) d) Conductă poziționată necorespun- zător e) Conductă fisurată sau ruptă	X	X	X
1.1.12.	Racorduri flexibile de frână	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Risc iminent de fisurare sau rupere b) Racord deteriorat, cu punte de frezare, răsucit sau prea scurt c) Racord sau conexiune neetanșă (pierderi reduse/importante) d) Umflare excesivă la presiune e) Racord cu porozități f) Racord fisurat sau rupt	X	X	X
1.1.13.	Garnituri de fricțiune (plăcuțe, saboți)	Inspecție vizuală acolo unde există zonă de vizitare	a) Uzură excesivă (la o roată/la mai multe roți) b) Garnituri contaminate cu ulei sau unsoare (la o roată/la mai multe roți) c) Lipsă	X	X	X
1.1.14.	Tamburi și discuri de frână	Inspecție vizuală, inclusiv în zona de ventilație	a) Uzură excesivă, șanțuri, fisuri, spărturi, fixare necorespunzătoare sau alte defecte care compromit si- guranța (la o roată/la mai multe roți) b) Tamburi sau discuri ancrasate cu ulei sau unsoare (la o roată/la mai multe roți). c) Tambur sau disc lipsă d) Platou fixat necorespunzător, joc platou e) Joc disc de frână f) Disc frână deformat sau tambur ovalizat (la o roată/la mai multe roți)	X	X	X
1.1.15.	Cabluri de frână, le- viere și conexiuni, tije de acționare	Inspecție vizuală și funcțională a compo- nentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Cabluri deteriorate/innodate b) Componente corodate sau uzate excesiv c) Cabluri, leviere, tije sau co- nexiuni fixate necorespunzător d) Ghidaje de cabluri necorespunză- toare e) Orice element care poate împie- dica mișcarea liberă a elementelor sistemului de frânare f) Cursă necorespunzătoare a timo-	X	X	X

			neriei datorită reglajului incorect			
			sau uzurii excesive			
			g) Lipsă cabluri sau elemente ale timoneriei			X
			h) Conexiune necorespunzătoare a cablurilor sau a tijelor		X	
			i) Cabluri ce nu asigură funcționalitatea sau tije de acționare defecte		X	
1.1.17.	Regulator automat al frânării în funcție de încărcare	Inspecție vizuală și funcțională în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Timonerie defectă b) Timonerie reglată necorespunzător c) Mecanism blocat (gripat), sau ineficient d) Regulator lipsă sau modificat e) Lipsa plăcuței cu datele tehnice principale (la vehicule clasa I-III-a) f) Date ilizibile pe plăcuță		X X X X X X	
1.1.18.	Dispozitiv de reglare a jocului	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Dispozitiv deteriorat, gripat, cu mișcare anormală, uzat excesiv sau reglat necorespunzător b) Dispozitiv de reglare a jocului defect c) Dispozitiv de reglare a jocului montat incorect		X X X	
1.1.19.	Frână de încetinire (dacă a fost prevăzută de producător sau dacă este obligatorie)	Inspecție vizuală și prin probe în parcurs	a) Montare incorectă, conexiuni necorespunzătoare sau deteriorate b) Funcționare necorespunzătoare sau lipsă		X X	
1.1.20.	Acționare automată a frânei (semi)remorcii	Deconectarea cuplei de frânare dintre autovehicul și (semi)remorcă	Frâna (semi)remorcii nu acționează automat la deconectarea dispozitivului de cuplare			X
1.1.21.	Ansamblu sistem de frânare	Inspecție vizuală și auditivă	a) Alte componente (pompa antigel, uscătorul de aer etc.) corodate excesiv/deteriorate astfel încât afectează funcționalitatea sistemului de frânare b) Pierderi excesive antigel/aer c) Orice altă componentă fixată sau montată necorespunzător d) Reparații/modificări necorespunzătoare*1)		X X X X	X
1.1.22.	Supape de testare (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală	a) Lipsă b) Deteriorate, neutilizabile/neetange		X X	
1.2. Performanță și eficacitate frână de serviciu						
1.2.1.	Performanță (+E)	Inspecție pe standul de frânare cu role sau prin probe în parcurs Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim Pentru autovehiculele destinate învățării conduitei și pentru cele adaptate conduitei de către o persoană cu handicap se va efectua o probă suplimentară de frână-	a) Forță de frânare necorespunzătoare pe una/mai multe roți b) Dezechilibru forțelor de frânare de la roțile aceleiași punți este mai mare de 30% c) În cazul frânării în parcurs, vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie d) Forța de frânare nu variază gradual (blocarea bruscă a frânei) e) Frânare anormală a oricăreia dintre roți (de ex. întârziere excesivă la frânare) f) Variația excesivă a forței de frânare în timpul frânării g) Zgomot la roată în timpul frânării		X X X X X X	X

		re cu acționarea dispozitivului su- plimentar A se vedea anexa nr. 11 la reglementări				
1.2.2.	Eficacitate (+E)	Încercare pe standul de frânare cu role (cu utilizarea, după caz, a dispozitivu- lui de măsurare a forței la pedală, a dispozitivului de măsurare a presiunii în instalația de frânare, a dispozi- tivului de ancorare) sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înre- gistrare și, după caz, dispozitiv de măsurare a efortului la pedală Pentru autovehicule destinate învățării conducerii și pentru cele adaptate condu- cerii de către o persoană cu handicap se va efectua o pro- bă suplimentară de frânare cu acționa- rea dispozitivului suplimentar A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori: Vehicule înmatriculate pentru prima dată după 28.07.2010: - Categoria N(1): 50% - Categoria M(1): 58% - Categoria M(2) și M(3): 50% - Categoria N(2) și N(3): 50% - Categoria O(1) O(3) și O(4): - în cazul semiremorcilor: 45% - în cazul remorcilor cu proțap: 50% Vehiculele înmatriculate pentru prima dată înainte de 28.07.2010: Categoria N(1): 45% Categoria M(1) M(3) și M(4): 50%*2) Categoria N(2) și N(3): 43%*3) Categoria O(1) O(3) și O(4): 40%*4) Valorile minime admisibile ale decelerației maxime în cazul probei în parcurs sunt precizate în anexa nr. 11 la reglementări			X
1.3. Performanță și eficacitate frână de securitate (dacă este acționată printr-un sistem separat)						
1.3.1.	Performanță (+E)	Înspecție pe standul de frânare cu role sau prin probe în parcurs Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	a) Forță de frânare necorepunzătoare pe una/mai multe roți b) Dezechilibrul forțelor de frână- re de la roțile aceleiași punți este mai mare de 30% În cazul frânării în parcurs, auto- vehiculul deviază excesiv de la traectoria rectilinie c) Forța de frânare nu variază gradual (blocarea bruscă a frânei) d) Întârziere excesivă în frânarea oricărei roți e) Variație excesivă a forței de frânare în timpul frânării f) Zgomot la roată în timpul frână- rii	X	X	X
1.3.2.	Eficacitate (+E)	Încercare pe standul de frânare sau prin probe în parcurs folosind un decele- rometru cu compensa- re și înregistrare A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Eficacitatea mai mică de 50%*5) din eficacitatea frânei de serviciu de- finită la punctul 1.2.2. în raport cu masa totală maximă autorizată ori, în cazul semiremorcilor, cu suma maselor autorizate pe axe A se vedea anexa nr. 11 la reglementări			X
1.4. Performanță și eficacitate frână de staționare (când nu este frână de securitate)						
1.4.1	Performanță (+E)	Înspecție pe standul de frânare sau prin probe în parcurs Se acționează frâna gradual până la ob- ținerea efortului	a) Frâna nu acționează pe una/mai multe roți În cazul frânării în parcurs, vehi- culul deviază excesiv de la traectoria rectilinie b) Întârziere excesivă în frânarea	X	X	X

		maxim	oricărei roți			
		A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	c) Zgomot la roată în timpul frânării	X		
1.4.2.	Eficacitate (+E)	Inspecție pe standul de frânare sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare sau cu vehiculul pe o pantă cu unghi de înclinare cunoscut	Coeficient de frânare mai mic de 16% sau 1,6 m/s ² , după caz, pentru toate categoriile de vehicule		X	
		Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim				
		A se vedea anexa nr. 11 la reglementări				
1.5.	Performanță frână de încetinire	Probe funcționale în parcurs	a) Forța de frânare nu variază gradual (nu se aplică la frâna de încetinire pe evacuare)		X	
			b) Sistem inoperant		X	
1.1.6.	Sistem antiblocare (ABS)	Inspecție vizuală	a) Dispozitivul de avertizare nu funcționează corespunzător		X	
			b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea necorespunzătoare a sistemului		X	
			c) Senzorii de turație a roții lipsă sau deteriorați		X	
			d) Instalație electrică deteriorată		X	
			e) Alte componente lipsă sau deteriorate		X	
1.1.7.	Sistem electronic de frânare (EBS)	Inspecție vizuală a dispozitivului de avertizare	a) Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de avertizare		X	
			b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea necorespunzătoare a sistemului		X	
2. SISTEM DE DIRECȚIE						
2.1 Stare mecanică						
2.1.1.	Stare, fixare, funcționare sistem de direcție (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal, cric de canal sau levator cu roțile suspendate	a) Sistem de direcție greu manevrabil		X	
		Volanul este rotit stânga-dreapta sau roțile punții directe sunt deplasate stânga-dreapta pe întreaga cursă	b) Axul sectorului de angrenare răscucit sau caneluri uzate		X	X
			c) Uzură excesivă a axului de sectorului angrenare		X	X
			d) Deplasare excesivă a axului de sectorului de angrenare		X	X
			e) Neetanșeități ale casetei (scurgeri reduse/importante)	X	X	
2.1.2.	Stare, fixare casetă de direcție (+E)	Inspecție vizuală a fixării casetei de direcție	a) Fixare necorespunzătoare a casetei		X	X
		Cu vehiculul aflat pe canal, se rotește volanul stânga-dreapta	b) Găuri de fixare ovalizate		X	X
		Se poate folosi un detector de jocuri corespunzător	c) Șuruburi de fixare rupte/lipsă		X	X
		În cazul în care se utilizează un elevator, se deplasează manual roțile stânga-dreapta	d) Casetă de direcție fisurată/spartă		X	X
2.1.3.	Jocuri în sistemul	Inspecție vizuală a	a) Mișcare relativă între componen-		X	X

	de direcție (+E)	componentelor timo-	tele sistemului ce ar trebui să			
		neriei direcției în	fie fixe			
		ceea ce privește	b) Joc excesiv în articulațiile	X	X	X
		uzura, fisurile și	mecanismului de direcție			
		siguranța în timp ce	c) Deformări/fisuri ale oricărui e-	X	X	X
		volanul este rotit	lement			
		stânga-dreapta, cu	d) Lipsă dispozitive de blocare la	X		
		autovehiculul pe ca-	bracarea roților			
		nal utilizând un	e) Aliniere defectuoasă a compo-	X		
		detector de jocuri	nentelor (ex. bară de comandă a			
		corespunzător sau pe	direcției, bară de conexiune).			
		elevator deplasînd	f) Reparații/modificări necorespun-	X	X	X
		manual roțile punții	zătoare			
		directoare	g) Burduf de protecție la praf	X	X	
		stânga-dreapta	deteriorat/lipsă			
2.1.4.	Funcționare elemente	Inspecție vizuală a	a) Cursă incompletă a sistemului de	X		
	mechanice de legătură	mişcării elementelor	direcție la acționarea acestuia			
	la sistemul de	timoneriei în timp	(lovirea de o parte fixă a			
	direcție (E+)	ce volanul	șasiului)			
		este rotit, cu roți-	b) Limitatoare mecanice de cursă	X		
		le pe sol și moto-	nefuncționale sau lipsă (dacă au			
		rul în funcțiune. Cu	fost prevăzute de producător	X	X	X
		vehiculul pe un ca-	c) Atingerea componentelor.			
		nal sau elevator se				
		rotește volanul				
		stânga-dreapta până				
		la cursa maximă				
2.1.5.	Stare, fixare,	Verificarea servo-	a) Neetanșeități (scurgeri reduse/	X	X	X
	funcționare și	direcției și a nive-	importante)			
	etanșietate servo-	lului de lichid hi-	b) Nivel redus de lichid	X	X	
	direcție	draulic din rezervor	c) Mecanismul nu funcționează	X	X	X
		(dacă este vizibil)	d) Mecanism fixat necorespunzător/			
		Cu roțile pe sol și	fisurat			
		cu motorul funcțio-	e) Conducte care freacă/ poziționate	X	X	X
		nând se verifică	necorespunzător			
		dacă servodirecția	f) Reparații/modificări			
		funcționează corect	necorespunzătoare	X	X	X
			g) Conducte, furtunuri deteriorate/			
			uzate sau corodate excesiv	X		
			h) Zgomot anormal la pompă în			
			timpul funcționării			
2.2. Volan și coloană volan						
2.2.1.	Stare, fixare	Cu roțile pe sol, se	a) Deplasare relativă între volan	X		
	ghidon/volan	oscilează volanul	și coloana de direcție care			
		dintr-o	indică un joc excesiv			
		parte în alta	b) Lipsa dispozitivului de reținere	X	X	X
		într-un plan perpen-	(siguranței) pe butucul volanului			
		dicular pe coloana	c) Butucul, coroana, spițele	X	X	X
		de direcție și se	volanului sau ghidonul fisurate			
		aplică de jos în sus	sau fixate necorespunzător			
		și de sus în jos				
		o forță slabă				
		Se inspectează				
		vizual jocurile				
2.2.2.	Stare, fixare coloană	Se împinge și se	a) Joc excesiv axial al centrului	X		
	volan, cuplaj	trage de volan	volanului în raport cu coloana			
		în linie cu coloana,	cu coloana			
		se împinge de	b) Joc excesiv radial al centrului	X		
		volan în diferite	volanului în raport cu coloana			
		direcții	c) Joc anormal în cuplajul elastic	X		
		perpendiculare pe	sau cardanic (cuplaj deteriorat)			
		coloana de direcție	d) Fixare defectuoasă a coloanei	X	X	X
		Se verifică vizual	e) Reparație sau modificare			X
		jocul și starea cu-	necorespunzătoare			
		plajelor elastice				
		sau a altor articu-				
		lații				

2.3.	Joc la volan	Cu motorul în funcțiune în cazul vehiculelor cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă se rotește ușor volanul stânga-dreapta, pe cât posibil fără a se mișca roțile. Se verifică vizual mișcarea liberă	Joc excesiv (de exemplu un punct de pe coroana colanului poate fi rotit pe un arc de cerc pe o distanță mai mare de o cincime din diametrul volanului fără ca roțile directoare să se miște)	X	X
2.4.	Aliniament roți	Verificarea aliniamentului Control vizual	Roți nealinate în mod evident	X	
2.5.	Stare, fixare punte directoare remorci (+E)	Inspecție vizuală sau utilizând un detector de jocuri corespunzător Se decuplează remorca și apoi pro- tapul este rotit stânga-dreapta sau roțile punții directoare sunt de- plasate stânga-dreapta până la cursa maximă	a) Componente deteriorate/fisurate b) Mișcare neuniformă/joc excesiv c) Fixare defectuasă	X	X
2.6.	Servodirecție electronică (EPS)	Inspecție vizuală și verificarea concordanței dintre poziția volanului și poziția roților în momentul pornirii sau opririi motorului	a) Ledul indicator de defecțiuni al servodirecției electronice indică o funcționare necorespunzătoare a sistemului b) Neconcordanță între poziția volanului și poziția roților c) Nefuncționare a servodirecției	X	X
3. VIZIBILITATE					
3.1.	Câmp de vizibilitate	Inspecție vizuală de la postul de conducere	a) Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului care îi afectează vederea în față sau lateral b) Nu se asigură vizibilitatea co- respunzătoare spre înapoi c) Nu se asigură vizibilitatea co- respunzătoare	X	X
3.2.	Stare parbriz și celelalte geamuri	Inspecție vizuală (conform lit. D)	a) Geam fisurat sau decolorat b) Geam cu transparentă neconformă cu cerințele specifice c) Parbriz sau geam în stare necorespunzătoare (sablat, zgâriat/ cu opacități importante sau din material neconform) d) Parbriz fisurat într-o zonă în care se acceptă/fisurat, spart sau cu transparentă neconformă cu cerințele specifice	X	X
3.3.	Oglinzi sau dispozitive retrovizoare, inclusiv cea suplimentară de la autovehiculele ȘCOALĂ (+E)	Inspecție vizuală și funcțională de la postul de conducere Se va verifica vizibilitatea jaloanelor în poligonul de probe conform anexei nr. 3 la reglementări pentru oglizile din clasele IV și V	a) Oglină sau dispozitiv lipsă ori care nu asigură vizibilitatea corespunzătoare b) Oglină sau dispozitiv deteriorat sau fixat necorespunzător/dispozitiv nefuncțional	X	X
3.4.	Ștergătoare de	Inspecție vizuală și	a) Ștergător care nu funcționează	X	

	parbriz	funcțională	corespunzător sau lipsă			
			b) Lamela ștergătorului deteriorată/lipsă	X	X	
3.5.	Spălătoare de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională	Spălător care nu funcționează corespunzător/lipsă	X	X	
3.6.	Sistem de dezaburire	Inspecție vizuală și funcțională	Sistem care nu funcționează corespunzător sau deteriorat	X		
4. LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE						
4.1 Faruri						
4.1.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare defectuoasă/lipsa farului sau a sursei de lumină b) Funcționare defectuoasă/lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant sau lentile) c) Far fixat necorespunzător d) Nefuncționare faruri cu lumină diurnă e) Far neomologat (fără marcă de omologare) f) Far cu oglindă deteriorată g) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare h) Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil i) Montare necorespunzătoare j) Sursă de lumină defectă	X	X	
4.1.2.	Orientare (+E)	Inspecție vizuală și funcțională. Se determină centrul de focalizare orizontal al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul aparatului de control al farurilor. Inspectorul va regla farul dacă dispozitivul de reglare este funcțional	a) Far reglat necorespunzător (centrul de focalizare al farului centrul de focalizare nu se încadrează în limitele stabilite) b) Sursa de lumină montată necorespunzător		X	
4.1.3.	Comutare lumini	Inspecție vizuală și funcțională	a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele (un număr de faruri iluminate concomitent) b) Dispozitiv de comandă defect c) Numărul de faruri aprinse simultan nu este în conformitate cu tipul omologat	X		
4.1.4.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și funcțională	a) Far, culoare emisă, poziție sau intensitate neconformă cu cerințele b) Dispersor sau sursă de lumină obstrucționate, reducând intensitatea luminii sau modificând culoarea luminii emise c) Sursă de lumină și far incompatibile d) Faruri destinate conducerii pe partea stângă		X	
4.1.5.	Dispozitive de reglare pe verticală a farurilor (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală și funcțională, dacă este posibil	a) Dispozitivul nu funcționează b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto	X		

4.1.6.	Dispozitive de spălare a farurilor (ștergătorul sau spălătorul de far) (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și funcțională	a) Ștergătorul și/sau spălătorul nu funcționează	X		
4.2. Lămpi de poziție față, spate și laterale, lămpi de gabarit						
4.2.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă*)		X	
		Se verifică și pentru caseta ȘCOALĂ (dacă e cazul)	b) Dispersor fisurat/spart de culoare necorespunzătoare	X	X	
			c) Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil		X	
			d) Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.2.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
		Se verifică și funcționarea casetei ȘCOALĂ (dacă e cazul)	b) Dispozitiv defect		X	
			c) Nefuncționare casetă ȘCOALĂ		X	
4.2.3.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lampă, culoare emisă, poziție sau intensitate neconformă cu cerințele	X	X	
			b) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise	X	X	
			c) Lampă neomologată (fără marcă de omologare)		X	
			d) Montare necorespunzătoare		X	
			e) Casetă ȘCOALĂ necertificată, montată necorespunzător sau lipsă			
*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact						
4.3. Lămpi de frânare						
4.3.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă*)		X	
			b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare	X	X	
			c) Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil		X	
			d) Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.3.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
			b) Dispozitiv de comandă defect		X	
4.3.3.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lampă, culoare emisă, poziție sau intensitate neconformă cu cerințele		X	
			b) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise		X	
			c) Lampă neomologată (fără marcă de omologare)		X	
			d) Montare necorespunzătoare		X	
*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact						
4.4. Lămpi indicatoare de direcție și de avarie						
4.4.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă*)		X	
			b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare	X	X	
			c) Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe		X	

			carosabil			
			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.4.2.	Comutare	Inspectie vizuală și funcțională	a)Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă b)Dispozitiv de comandă defect		X	
4.4.3.	Respectare cerințe	Inspectie vizuală și funcțională	a)Lampă, culoare emisă, poziție sau intensitate neconformă cu cerințele b)Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise c)Lampă neomologată (fără marcă de omologare) d) Montare necorespunzătoare		X	
4.4.4.	Frecvență semnal luminos	Inspectie vizuală și funcțională	Frecvența semnalului luminos necorespunzătoare	X		
*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact						
4.5. Faruri și lămpi de ceață						
4.5.1.	Stare și funcționare	Inspectie vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă*) b)Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c)Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
				X	X	
4.5.2.	Orientare (X) (+E)	Inspectie funcțională și cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii	Deviere a farului de ceață de la orientarea orizontală în momentul în care modelul de lumină are o linie întreruptă	X		
4.5.3.	Comutare	Inspectie vizuală și funcțională	a)Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă b)Dispozitiv de comandă defect		X	
4.5.4.	Respectare cerințe	Inspectie vizuală și funcțională	a)Far sau lampă, culoare emisă, poziție sau intensitate neconformă cu cerințele b)Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise c)Lampă neomologată (fără marcă de omologare) d)Montare necorespunzătoare		X	
*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact (X) Elemente legate de starea vehiculului și utilizarea acestuia pe drumurile publice, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică periodică						
4.6. Lămpi de mers înapoi						
4.6.1.	Stare și funcționare	Inspectie vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă*) b)Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c)Fixare necorespunzătoare care poate conduce la căderea pe carosabil d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
				X	X	
4.6.2.	Respectare cerințe	Inspectie vizuală și funcțională	a)Lampă, culoare emisă, poziție sau intensitate neconformă cu cerințele b)Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă		X	

			culoarea luminii emise			
			c)Lampă neomologată (fără marcă de omologare)			
			d)Montare necorespunzătoare		X	
4.6.3.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
			b)Dispozitiv de comandă defect		X	
*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact; dacă este asigurată funcționarea cel puțin a unei surse de lumină (alta decât LED), defectul este considerat minor						
4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcii spate cu numărul de înmatriculare						
4.7.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Lampă care proiectează lumina direct în spate	X	X	
			b)Sursă de lumină defectă	X	X	
			c)Lampă fixată nesigur	X	X	
			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
			e)Montare necorespunzătoare	X		
4.7.2.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și funcțională	a)Nefuncționare a comutatorului în conformitate cu cerințele	X		
			b)Culoarea luminii emise neconformă cu cerințele		X	
			c) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise		X	
			d)Lampă neomologată (fără marcă de omologare)		X	
4.8. Catadioptri, plăci de identificare spate reflectorizant - fluorescente, marcaje reflectorizante pentru contur (dacă sunt obligatorii)						
4.8.1.	Stare și fixare	Inspecție vizuală	a) Catadioptri, plăci de identificare care spate reflectorizant - fluorescente, marcaje reflectorizante de contur deteriorate/lipsă	X	X	
			b) Catadioptri, plăci de identificare care spate reflectorizant - fluorescente, marcaje reflectorizante de contur fixate necorespunzător/nesigur	X	X	
4.8.2.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală	a) Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconformă cu cerințele	X	X	
		A se vedea anexa nr. 15 la reglementări	b) Dispozitiv neomologat		X	
4.9. Martori luminoși						
4.9.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	Nu funcționează corespunzător (nu afectează/afectează direct siguranța rutieră)	X	X	
		În cazul troleibuzelor se verifică și funcționarea martorului dispozitivului de sesizare a tensiunii periculoase				
4.9.2.	Respectare cerințe	Inspecție vizuală și funcțională	Neconformi cu cerințele	X		
4.10.	Conexiuni electrice între autovehiculul tractor și (semi)remorcă	Inspecție vizuală și funcțională	a)Conexiuni electrice fixate/ poziționate necorespunzător	X	X	
		Dacă există posibilitatea, se verifică continuitatea electrică dintre vehicule	b) Izolație deteriorată		X	
			c)Conexiunile electrice nu funcționează corespunzător	X	X	
			d)Conexiunile electrice dintre autovehicul și (semi)remorcă nu sunt concepute astfel încât să împiedice orice deconectare		X	

			accidentală			
4.11.	Cablaj electric	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canalul de vizitare sau pe elevator, inclusiv în compartimentul motor în cazul troleibuzelor se verifică și existența și starea cablurilor de descărcare la pământ	a) Cabluri fixate/poziționate/securizate necorespunzător b) Instalație electrică deteriorată c) Izolație cablaj deteriorată	X	X	X
4.12.	Dispozitive reflectorizante și lămpi fa-cultative (X) (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lampă/catadioptru nemontat în conformitate cu cerințele b) Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele c) Lampă/catadioptru fixat nesigur d) Lipsă lampă sau dispersor e) Lampă neomologată (fără marcă de omologare) f) Dispersor fisurat, spart, de culoare necorespunzătoare g) Sursă de lumină defectă*) h) Culoarea luminii emise, neconformă cu cerințele i) Acoperiri ale dispersorului sau ale sursei de lumină care reduc intensitatea luminii sau schimbă culoarea luminii emise	X	X	
4.13.	Baterii (e) de acumulatori	Inspecție vizuală	a) Fixată necorespunzător b) Scurgeri de electrolit (în funcție de debit) c) Comutator defect (dacă este necesar) d) Siguranțe improvizate sau defecte e) Ventilatoare necorespunzător (dacă e cazul)	X	X	
*) În cazul lămpilor luminate prin diode luminescente (LED) nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact (X) Elemente legate de starea vehiculului și utilizarea acestuia pe drumurile publice, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică periodică						
5. PUNȚI, ROȚI, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE						
5.1. Punți (axe)						
5.1.1.	Stare, fixare punți (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe elevator sau deasupra canalului de vizitare Se utilizează obligatoriu un detector de jocuri în cazul vehiculelor cu MTMA > 3,5 tone	a) Punte corodată excesiv/deformată sau fisurată (în cazul punților rigide) b) Jocuri în articulațiile de fixare/fixare nesigură pe vehicul c) Reparație/modificare necorespunzătoare d) Bască corodată excesiv/deformată sau fisurată (în cazul punților independente) e) Tirant deformat, nefixat corespunzător pe șasiu/caroserie	X	X	X
5.1.2.	Stare, fixare fuzete (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe elevator sau deasupra canalului de vizitare Se utilizează obligatoriu un detector de jocuri în cazul vehiculelor cu	a) Fuzetă fisurată sau deformată b) Joc excesiv al pivotului fuzetei și/sau al bușelor basculelor c) Mișcare excesivă între fuzetă și axa rigidă d) Pivotul fuzetei slăbit sau cu joc în punte e) Piulițe, prezoane sau șuruburi de fixare lipsă (în funcție de		X	X

		MTMA > 3,5 tone	număr)			
		Se aplică o forță laterală sau verticală pe fiecare roată	f) Burduf de protecție la praf deteriorat/lipsă	X	X	
		Jocurile se vor evalua conform procedurii prevăzute la lit. E				
5.1.3.	Rulmenți roți (+E)	Inspekție vizuală cu vehiculul aflat pe elevator sau deasupra canalului de vizitare	a) Joc excesiv la rulment b) Rulment prea strâns, blocarea roții la rotire c) Zgomot la rotirea liberă a roții	X	X	X
		Se utilizează obligatoriu un detector de jocuri în cazul vehiculelor cu MTMA > 3,5 tone				
		Se rotește și se oscilează roata sau se aplică o forță laterală pe fiecare roată				
5.2. Roți (jante) și anvelope						
5.2.1.	Stare, fixare butuci roți (+E)	Inspekție vizuală pe ambele părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe canal sau elevator	a) Prezon sau piuliță lipsă sau slăbit(ă) (în funcție de număr) b) Butucul roții uzat excesiv, deteriorat sau fisurat	X	X	X
5.2.2.	Stare, fixare roți (+E)	Inspekție vizuală pe ambele părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe canal sau elevator	a) Jantă fisurată, sudată necorespunzător b) Inele elastice de reținere a anvelopei fixate incorect c) Jantă deformată excesiv sau montată incorect d) Dimensiunile jantei nu sunt în conformitate cu documentele e) Găurile de fixare a jantei ovalizate			X
5.2.3.	Stare, fixare anvelope (+E)	Inspekție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi pe canal sau prin rotirea roții când vehiculul este suspendat pe elevator sau cric de canal	a) Dimensiunea anvelopei, indicele de sarcină sau indicele de viteză, marca de omologare nu sunt conforme cu documentele b) Anvelope de dimensiuni diferite pe aceeași axă sau la roți jumelate c) Anvelope de construcție diferită (radial sau diagonal) pe aceeași axă d) Tăieturi profunde sau deteriorări importante pe banda de rulare sau pe flancurile anvelopelor e) Adâncimea profilului principal (zona centrală de 3/4 din lățimea benzii de rulare) mai mică de 1,6 mm (pentru tractoare: 2 mm la anvelopele cu diametrul jantei până la 20" inclusiv sau 4 mm la anvelopele cu diametrul jantei peste 20") f) Frecarea anvelopei de părți ale șasiului/caroseriei sau ale suspensiei g) Anvelope reșapate neomologate h) Funcționare defectuoasă/nefuncționarea evidentă a sistemului de monitorizare a presiunii (dacă a fost prevăzut de producător) i) Uzură neuniformă pronunțată a anvelopei pe banda de rulare	X	X	X

5.3. Suspensie						
5.3.1.	Arcuri (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal sau elevator utilizând un detector de jocuri dacă este necesar	a) Fixare sau montare necorespunzătoare a arcurilor pe șasiu sau punte b) O componentă a arcului deteriorată/fisurată c) Lipsă arc la una din punți (roți) d) Reparație sau modificare necorespunzătoare e) Arc rupt	X	X	X
5.3.1.1.	Simetrie suspensie (+E)	Inspecție vizuală pe canal sau elevator Control comparativ al suspensiei roților de pe aceeași punte	Diferență vizibilă privind înălțimea vehiculului pe cele două părți ale aceleiași punți	X		
5.3.2.	Amortizoare (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal sau elevator	a) Amortizoare montate necorespunzător pe șasiu sau punte b) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșitate sau funcționare necorespunzătoare c) Jocuri excesive în articulațiile de fixare pe cadru sau șasiu d) Lipsă amortizor	X	X	
5.3.2.1.	Test de eficiență a amortizoarelor (X)	Se utilizează un echipament special și se compară diferențele dintre partea stângă și partea dreaptă și/sau valorile absolute prevăzute de producător	a) Diferențe semnificative între stânga și dreapta b) Neatingerea valorilor minime prevăzute	X	X	
5.3.3.	Bară de torsiune, bielele antiruliu, bare și levieri ale suspensiei (+E)	Inspecție vizuală utilizând un detector de jocuri sau elevator	a) Montare necorespunzătoare a unei componente pe șasiu sau punte b) O componentă corodată excesiv/deteriorată sau fisurată c) Reparație sau modificare necorespunzătoare d) Rulment gripat sau joc anormal la rulment e) Lipsă bară stabilizatoare (dacă a fost prevăzută de producător)	X	X	X
5.3.4.	Articulații suspensie (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe elevator sau canal utilizând un detector de jocuri sau elevator	a) Joc excesiv în bolțul articulației și/sau buche sau la articulațiile suspensiei b) Burduf de protecție la praf deteriorat/lipsă c) Lipsă bolțuri fixare arc și/sau buche d) Lipsă plăcuțe reazem și/sau bride e) Bolțul articulației, buche, articulațiile suspensiei rupte	X	X	X
5.3.5.	Suspensie pneumatică	Inspecție vizuală și auditivă cu vehiculul aflat pe canal	a) Sistem inoperabil (nu se poate modifica presiunea de aer în perne) b) Orice componentă deteriorată/defectă sau modificată astfel încât ar putea afecta funcționarea sistemului c) Burduf pernă neetanș/spart d) Fixare necorespunzătoare pe șasiu sau punte		X	X
5.3.5.1.	Simetrie suspensie (+E)	Inspecție vizuală pe canal sau elevator Control comparativ	Diferență vizibilă privind înălțimea vehiculului pe cele două părți ale aceleiași punți	X		

		al suspensiei				
		roților de pe				
		aceeași punte				
(X) Elemente legate de starea vehiculului și utilizarea acestuia pe drumurile publice, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică periodică						
6. ȘASIU, CABINĂ ȘI ELEMENTE ATAȘATE ȘASIULUI						
6.1. Șasiu sau cadru și elemente atașate						
6.1.1.	Stare generală șasiu, șasiu suplimentar, lonjeroane față și spate la caroseria autoportantă (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe canal sau elevator	a) Lonjeroane sau traverse fisurate sau deformate		X	X
		Coroziunile se vor evalua conform procedurii prevăzute la lit. G	b) Plăci de strângere sau legături nesigure		X	X
			c) Coroziune excesivă care afectează rigiditatea șasiului		X	X
			d) Coroziuni avansate (zone corodate, coroziuni străpunse)/fisuri, rupturi, deformări importante ale elementelor de rezistență pe orice parte inclusiv pe traverse		X	X
			e) Elemente de rezistență sudate necorespunzător			X
			f) Șasiul suplimentar corodat excesiv/fisurat sau cu deformări importante		X	X
			g) Șasiul suplimentar fixat necorespunzător		X	
6.1.2.	Tubulatură de evacuare, amortizoare de zgomet	Inspecție vizuală și auditivă cu vehiculul aflat pe canal sau elevator cu motorul în funcționare	a) Sistem de evacuare fixat necorespunzător sau neetanș		X	
			b) Gazele de evacuare pătrund în habitacul sau în cabina conducătorului		X	X
			c) Lipsă element din tubulatură de evacuare		X	
			d) Tubulatură de evacuare nu este poziționată corespunzător		X	
6.1.3.	Rezervor de combustibil și conducte de alimentare (inclusiv rezervorul de combustibil pentru dispozitivul de încălzire și conducte) (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe canal sau elevator și detectarea neetanșităților în cazul sistemelor GPL/GNC	a) Rezervor sau conducte fixate necorespunzător		X	X
			b) Rezervorul neetanș (prezintă scurgeri), capacul rezervorului lipsește sau nu este corespunzător		X	X
			c) Conducte alimentare cu combustibil deteriorate, poziționate necorespunzător sau uzate datorită frecării de alte componente		X	
			d) Dispozitivul de oprire a combustibilului (dacă a fost prevăzut de producător) nu funcționează corespunzător		X	
			e) Risc de incendiu datorat: scurgerilor de combustibil, protecției necorespunzătoare a rezervorului sau tubulaturii de evacuare, condițiilor din compartimentul motor		X	X
			f) Sistem GPL/GNC sau cu hidrogen neomologat/necertificat		X	X
			g) Lipsă rezervor la autovehiculele cu alimentare duală sau la cele cu rezervor auxiliar		X	
			h) Rezervor suplimentar care nu este menționat în CIV		X	
			i) Alimentare dintr-un rezervor improvizat, altul decât cel destinat			X
			j) Rezervor GPL/GNC corodat excesiv sau cu vechime mai mare de 10 ani față de data poansonată		X	
			k) Carcasă multisupapă neetanșă/fisurată sau fără capac	X	X	
			l) Tubulatură pentru evacuarea		X	

			scăpărilor de GPL neetanșă sau nefixată			
			m) Scurgeri benzină, GPL/GNC			X
			n) Scurgeri motorină		X	
			o) Furtun de alimentare cu benzină, motorină sau GPL/GNC uzat/crăpat, tăiat		X	X
			p) Lipsă coliere asigurare furtune		X	
			q) Țevi pentru GPL/GNC din cupru fără înveliș de protecție anticorozivă/racorduri sudate sau alămite pe țevi		X	X
6.1.4.	Bare de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală	a) Elemente fixate necorespunzător/deteriorate care pot provoca accidente b) Dispozitive care nu corespund în mod evident cerințelor		X	X
6.1.5.	Suport pentru roata de rezervă (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	a) Suportul nu este într-o stare corespunzătoare b) Suport fisurat sau fixat necorespunzător c) Roată de rezervă fixată necorespunzător cu pericol de desprindere (interiorul/exteriorul vehiculului)	X		
6.1.6.	Dispozitiv de cuplare și dispozitiv de remorcare (+E)	Inspecție vizuală urmărind cu atenție uzura și funcționarea corespunzătoare a tuturor dispozitivelor de siguranță montate și/sau prin utilizarea calibrelor de măsurare sau a șublerului Verificare și evaluare conform procedurii prevăzute la lit. H	a) Element component deformat/defect sau fisurat b) Uzură excesivă a cuplelor c) Cuplaj defect d) Orice dispozitiv de siguranță lipsă, deteriorat sau care nu funcționează corespunzător e) Nefuncționarea indicatoarelor lor de măsurare sau f) Obstrucționarea plăcii cu numărul de înmatriculare sau a oricărei lămpi (atunci când nu sunt utilizate) g) Reparație sau modificare necorespunzătoare h) Dispozitiv de cuplare remorcă neomologat i) Proțap cu coroziuni avansate/montat sau fixat necorespunzător, fisurat, cu deformări importante, reparat necorespunzător j) Coroziuni excesive ale elementelor de rezistență pe care sunt fixate dispozitivele de remorcare		X	X
6.1.7.	Transmisie (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe canalul de vizitare sau elevator Se verifică atent zona ambreiajului, cutiei de viteze, diferențialului, reductorului și a frânei de încetinire (dacă nu acționează pe evacuare) Se verifică inclusiv dubla comandă pentru ambreiaj în cazul autovehiculelor ȘCOALĂ.	a) Șurub de siguranță fixat necorespunzător/lipsă b) Palieretele arborilor de transmisie uzate excesiv c) Cardan uzat excesiv d) Cuplaje flexibile deteriorate e) Arbore deteriorat sau îndoit f) Suportul palierului fisurat sau fixat necorespunzător g) Protecție deteriorată/lipsă la arborii planetari h) Modificare neautorizată a transmisiei i) Scurgeri lichid, ulei de transmisie sau pierderi de aer la sistemele comandate pneumatic (în funcție de debit redus/important) j) Pedală ambreiaj cu acționare greoaie/fixată necorespunzător, lipsă siguranță de asigurare		X	X

			pedală pe ax (inclusiv dubla comandă)			
			k) Protecție pedală ambreiaj uzată sau lipsă (inclusiv dubla comandă)	X		
			l) Levier selectare viteze fixat necorespunzător/modificat	X	X	
			m) Comandă ambreiaj poziționată sau fixată necorespunzător (inclusiv dubla comandă)	X		
			n) Timonerie schimbător de viteze fixată necorespunzător/modificată constructiv	X	X	
			o) Modificarea neautorizată a transmisiei din manuală în automată (sau invers)		X	
			p) Fixare necorespunzătoare a cutiei de viteze pe traversă sau tampoane de fixare a traversei nesigure pe șasiu (ex. lipsă șuruburi de fixare)		X	
			q) Lipsă transmisie longitudinală sau a arborilor planetari la una din punțile autovehiculului în cazul autovehiculelor cu tracțiune integrală		X	
			r) Fixare necorespunzătoare a transmisiei longitudinale, a arborilor planetari cu transmisie homocinetică (șuruburi, știfturi elastice etc.) sau a dispozitivelor de asigurare a transmisiei în cazul autovehiculelor cu ampatament mare (dacă dispozitivul de asigurare a fost prevăzut de producător)		X	
			s) Zgomot la rulmenții transmisiei, inclusiv cruci cardanice/joc excesiv	X	X	
6.1.7.1.	Funcționare transmisie	Inspecție în parcurs	a) Funcționare necorespunzătoare a ambreiajului, cutiei de viteze sau reductorului		X	
			b) Zgomot anormal la transmisie		X	
6.1.8.	Fixare motor pe șasiu sau caroserie	Inspecție vizuală cu motorul în funcțiune	a) Suport motor fisurat, desprins de pe șasiu sau fixat nesigur		X	X
			b) Modificarea poziției motorului față de modelul omologat (ex. din montaj transversal în longitudinal)		X	
6.1.8.1.	Stare, fixare anexe pe motor	Inspecție vizuală	Ventilator lipsă sau deteriorat, paletă(e) ventilator fistirată(e) sau lipsă curele pentru antrenarea anexelor motorului		X	
6.1.8.2.	Stare, fixare componente pentru alimentarea duală a motorului	Inspecție vizuală	a) Reductor-vaporizator GPL/GNC de altă marcă și tip decât cel înregistrat în CIV sau care nu are marcaj conform Reg. 67/110CEE-ONU		X	
			b) Reductor-vaporizator poziționat sau fixat necorespunzător		X	
6.1.9.	Performanțe motor	Inspecție vizuală	a) Modificare neautorizată a unității de comandă		X	
			b) Modificare neautorizată a componentelor motorului		X	
6.2. Cabină și caroserie						
6.2.1.	Stare, fixare caroserie, cabină	Inspecție vizuală și funcțională pentru anumite verificări	a) Panou, element lipsă sau deteriorat care ar putea produce răniri		X	X
		Se vor face verificări și evaluări	b) Montant deformat, corodat excesiv sau fisurat care poate genera		X	X

		conform lit. G	deschiderea accidentală a capotelor sau a obloanelor			
			c) Neetanșeități care permit pătrunderea gazelor de evacuare în habitacul	X	X	
			d) Caroserie modificată sau reparată necorespunzător	X	X	
			e) Caroserie, cabină incompletă sau deteriorată	X		
			f) Caroserie corodată excesiv în zona compartimentului motor, în portbagaj, la pasajele roților, în zona de fixare a suspensiei și în zona punților	X		
			g) Lipsă mecanism de zăvorăre a cabinei pe șasiu sau mecanism defect	X		
			h) Dispozitiv de rabatare a cabinei defect sau lipsă (dacă a fost prevăzut de producător)	X		
6.2.1.1.	Stare, fixare semiremorcă autobuz articulată (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe canalul de vizitare	a) Ansamblul burduf deteriorat	X		
		Se va inspecta și zona de pe acoperișul autobuzului	b) Jocuri excesive în articulațiile brațelor de fixare	X		
		Se va utiliza un detector de jocuri cu 8 mișcări	c) Brațe cadru fixate necorespunzător, reparate necorespunzător sau cu deformări importante	X		
		Se va inspecta și prin probă în parcurs	d) Zonele de fixare a brațelor corodate excesiv	X		
			e) Jocuri în leviere, bare și articulațiile acestora la puntea directoare spate	X		
			f) Zgomote la virarea ansamblului burduf	X		
6.2.2.	Montare caroserie, cabină, suprastructură (+E)	Inspecție vizuală în zonele de control cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe o rampă	a) Caroseria, cabina, suprastructura nu este fixată corespunzător		X	
		Se vor face verificări și evaluări conform lit. G	b) Caroseria, cabina, suprastructura nu este fixată pe șasiu în aliniament	X		
			c) Element de fixare (pe șasiu sau pe sașiu suplimentar) fisurat, lipsă sau slăbit	X	X	
			d) Coroziuni excesive în punctele de fixare ale caroseriei	X	X	
6.2.3.	Uși și dispozitive de închidere uși	Inspecție vizuală și funcțională	a) Ușa care nu se deschide sau nu se închide corespunzător	X		
		Se vor face verificări și evaluări conform lit. G	b) Ușa care se poate deschide accidental sau care nu se închide sigur	X		
			c) Ușă, balama, dispozitiv de asigurare slăbite, deteriorate/lipsă	X	X	
			d) Coroziuni excesive uși	X		
6.2.4.	Structură de rezistență și podea (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe o rampă	a) Podea fisurată sau corodată excesiv, fixată necorespunzător	X	X	
		Se vor inspecta cu atenție mărită zonele de îmbinare a caroseriei deformate	b) Praguri, contrapraguri, contraaripi corodate excesiv	X		
		Se vor face verificări și evaluări conform lit. G	c) Întărituri podea fisurate, sau corodate excesiv	X		
6.2.5.	Scaun conducător auto	Inspecție vizuală și funcțională	a) Scaun fixat necorespunzător sau cu o structură defectă	X	X	
			b) Mecanismului de reglare a scaunului nu funcționează corect	X	X	
			c) Scaun lipsă sau neomologat	X		
6.2.6.	Alte scaune	Inspecție vizuală	a) Scaune defecte/fixate necorespunzător	X	X	

			b) Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele	X	X	
			c) Scaune lipsă sau configurația scaunelor nu corespunde cu CIV		X	
			d) Scaune modificate sau neomologate		X	
6.2.7.	Comenzi necesare conducătorului auto	Inspecție vizuală și funcțională	Orice comandă necesară pentru a opera vehiculul în siguranță nu funcționează corespunzător		X	X
6.2.8.	Scări pentru cabină	Inspecție vizuală	a) Treaptă/grup de trepte deteriorată(e) sau fixată(e) nesigur	X	X	
			b) Treaptă/grup de trepte care pot provoca accidente	X	X	
6.2.9.	Alte echipamente și accesorii interioare și exterioare (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală	a) Accesoriu sau echipament fixat necorespunzător sau defect		X	
			b) Accesoriu sau echipament neomologat sau care nu corespunde reglementărilor		X	
			c) Neetanșeități la echipamentul hidraulic auxiliar (în funcție de debit: redus/importanț)	X	X	
6.2.10.	Apărători de noroi, aripi, dispozitive antiîmproșcare (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală	a) Elemente slăbite, corodate excesiv/rupte sau lipsă	X	X	
			b) Spațiu insuficient pentru roți		X	
			c) Neconforme cu cerințele	X	X	
7. ALTE ECHIPAMENTE						
7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere						
7.1.1.	Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală Verificare puncte de ancorare	a) Punct de ancorare deteriorat excesiv		X	X
			b) Punct de ancorare fixat necorespunzător		X	X
7.1.2.	Stare, fixare centuri de siguranță, catarame	Inspecție vizuală și funcțională	a) Centuri de siguranță obligatorii lipsă sau nu au fost montate		X	
			b) Centură de siguranță deteriorată		X	
			c) Centură de siguranță neomologată		X	
			d) Dispozitivul de închidere este avariata, lipsește sau nu funcționează corect		X	
			e) Mecanismul de recuperare a centurii avariata sau nu funcționează corect (la cele retractabile)		X	
			f) Funcționare necorespunzătoare martor centură la cele care sunt dotate	X		
7.1.3.	Dispozitiv limitator al sarcinii centurii de siguranță (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	Lipsă evidentă sau nepotrivirea limitatorului de sarcină pentru vehiculul în cauză		X	
7.1.4.	Centura de siguranță cu dispozitiv de pretensionare (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	Lipsă evidentă sau nepotrivirea dispozitivelor de pretensionare pentru vehiculul în cauză		X	
7.1.5.	Airbaguri	Inspecție vizuală	a) Lipsă evidentă sau nepotrivirea airbagurilor pentru vehiculul în cauză		X	
			b) Airbag evident nefuncțional		X	
7.1.6.	Sisteme SRS (sistem de reținere suplimentar)	Inspecția vizuală a martorului indicator de defecțiuni (MIL)	Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al SRS indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	

7.2.	Stingător de incendiu	Inspecție vizuală	a)Cu termen de valabilitate expirat sau lipsește b)Nu corespunde reglementărilor	X		
7.3.	Încuietori și dispozitive antifurt	Inspecție vizuală și funcțională	a)Dispozitiv defect și care nu previne furtul vehiculului b)Dispozitiv de închidere sau blocare defect sau funcționând necorespunzător	X		X
7.4.	Triunghiuri reflectorizante de presemnalizare	Inspecție vizuală	a)Lipsă sau incomplete b)Neomologate	X		
7.5.	Trusă de prim ajutor	Inspecție vizuală	a)Incomplete/lipsă b)Nu corespunde reglementărilor	X		
7.6.	Cale de roată (dacă sunt necesare)	Inspecție vizuală A se vedea anexa nr. 14 la reglementări	Deteriorate/lipsă	X	X	
7.7.	Avertizor acustic (inclusiv cel suplimentar montat de producător)	Inspecție vizuală și funcțională	a)Nu funcționează b)Comandă nesigură c)Neomologat	X		X
7.8.	Vitezometru	Inspecție vizuală și funcțională în timpul probei în parcurs	a)Nu este montat conform cerințelor b)Nu funcționează sau lipsește c)Nu este iluminat	X		X
7.9.	Tahograf (dacă este obligatoriu conform legislației)	Inspecție vizuală și funcțională	a)Neomologat b)Nu funcționează c)Sigiliile sau alte mijloace de protecție lipsă sau deteriorate, dacă verificarea este posibilă d)Placă de montare lipsă, ilizibilă sau cu termen de valabilitate expirat e)Falsificarea sau manipularea evidentă a sigiliilor, a plăcii de montare sau a altor elemente de protecție f)Dimensiunea anvelopelor pe puntea motoare diferită de cea înscrisă pe placa de montare g)Placa de montare nu corespunde cerințelor	X		X
7.10.	Limitator de viteză (dacă este obligatoriu conform legislației) (+E)	Inspecție vizuală și funcțională (dacă echipamentul de verificare a limitatoarelor de viteză este disponibil)	a)Autovehiculul nu este dotat cu limitator conform cerințelor specifice b)Evident nefuncțional c)Limitator de viteză setat incorrect (dacă este verificat) d)Sigilii sau alte mijloace de protecție deteriorate sau lipsă, dacă verificarea este posibilă e)Placă de montare lipsă, ilizibilă sau cu termen de valabilitate expirat f)Dimensiunea anvelopelor nu corespunde cu parametrii de calibrare g)Placa de montare nu corespunde cerințelor	X		X
7.11.	Odometru (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	a)Modificare evidentă (fraudă) b)Nefuncționare evidentă	X	X	
7.12.	Sistem de control electronic al stabilității (ESC) (dacă a fost prevăzut de	Inspecție vizuală	a)Senzorii de turație din roată lipsă sau deteriorați b)Instalație electrică deteriorată c)Alte componente lipsă sau	X		

	producător/dacă este este necesar)	deteriorate			
		d)Deteriorare sau funcționare necorespunzătoare a comutatorului		X	
		e)Ledul indicator de defecțiuni (MIL) al ESC indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
8. EMISII POLUANTE					
8.1. Zgomot					
8.1.1.	Sistem de reducere a zgomotului (+E)	Inspecție vizuală și auditivă	a)Nivel de zgomot excesiv b)Orice parte a sistemului de reducere a zgomotului nesigură, lipsă, deteriorată, fixată incorect sau modificată în mod evident astfel încât ar putea afecta în mod semnificativ nivelul de zgomot	X	X
8.2. Gaze de evacuare					
8.2.1. Emisii produse de mas alimentate cu benzină, GPL sau GNC					
8.2.1.1.	Echipament de control al emisiilor de gaze	Inspecție vizuală	a)Echipament de control al emi- siilor prevăzut de producător lipsă, modificat sau defect în mod evident b)Neetaneșități ce ar putea afecta semnificativ măsurarea emisiilor	X	
8.2.1.2.	Emisii poluante (+E)	Control cu analizor de gaze pentru CO și HC la autovehiculele cu mas fără catali- zator tricomponent și sondă lambda, la turația de mers în gol încet Control cu analizor de gaze pentru CO și HC la autovehiculele cu mas cu cataliza- tor tricomponent și sondă lambda, la turația de mers în gol încet și la turația de mers în gol accelerat (min. 2000 rot/min, max. 3000 rot/min). Pentru vehiculele echipate cu un sis- tem de diagnosticare la bord (ORD), func- ționarea corectă a sistemului de con- trol al emisiilor poate fi verificată prin citirea cores- punzătoare a OBD și a verificării func- ționării corecte a OBD în locul măsu- rării unor emisii în conformitate cu cerințele specifice La motoarele cu alimentare duală benzină/GPL, GNC controlul va fi efectuat pentru ambele moduri de funcționare iar verificarea HC se efectuează numai	a)Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de producător b)Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO(cor) și HC depășesc: 1) pentru autovehiculele echipate cu mas: - 4,5% sau - 3,5%; pt. CO(cor), în funcție de data primei înmatri- culări (data fabricației, dacă data primei înmatriculări nu este dispo- nibilă), conform anexei nr. 13 la reglementări - 1000 ppm pt. HC 2) pentru autovehiculele echipate cu mas-kat: - 0,5% la turația de mers în gol încet și - 0,3% la turația de mers în gol accelerat sau - 0,3% la turația de mers în gol încet și - 0,2% la turația de mers în gol accelerat; pt. CO(cor), în funcție de nivelul de poluare menționat în CIV, conform anexei nr. 13 la regle- mentări - 100 ppm pt. HC la turația de mers în gol accelerat; c)Lambda nu se încadrează în domeniul 1±0,03 sau nu este conform cu valoarea specificată de producător la turația de mers în gol accelerat d)OBD indică funcționare defectuoasă	X	X

		pentru funcționarea cu benzină La autovehiculele cu sistem de ali- mentare hibrid sau la autovehiculele echipate cu mas în 2 timpi nu se va efectua verificarea emisiilor poluante A se vedea anexa nr. 13 la reglemen- tări				
8.2.2. Emisii produse de mac alimentate cu motorină						
8.2.2.1.	Echipament de control al emisiilor de gaze	Inspecție vizuală	a) Echipament de control al emi- siilor prevăzut de producător lipsă sau defect în mod evident b) Neetaneșități ce ar putea afecta semnificativ măsurarea emisiilor		X	
8.2.2.2.	Verificare opacitate (+E)	Control cu opaci- metru în accelerare liberă Se accelerează mo- torul de la turația de mers în gol la turația de regulator A se vedea anexa nr. 13 la reglemen- tări Vehiculele fabrica- te înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exceptate de la această verificare	a) Opacitatea depășește nivelul înregistrat pe plăcuța producăto- rului de pe vehicul b) Dacă această informație nu este disponibilă, indicele de opacitate K depășește: 1) pentru autovehiculele echipate cu mac supraalimentat (turbo): 3 m ⁻¹ 2) pentru autovehicule echipate cu mac normal aspirat: 2,5 m ⁻¹ 3) pentru autovehiculele prevăzute în anexa nr. 13 la reglementări: 1,5 m ⁻¹		X	
8.3. Suprimare interferențe electromagnetice						
Interferență radio (X)		Inspecție vizuală	Orice nerespectare a cerințelor	X		
8.4. Alte aspecte referitoare la mediu						
8.4.1.	Scurgeri de lichide	Inspecție vizuală	Orice scurgere în exces de lichid care poate afecta mediul ambiant sau expune la riscuri pe alți uti- lizatori ai drumului		X	X
8.4.2. 1	Fum vizibil	Inspecție vizuală	Fum în exces de orice culoare		X	X
(X) Elemente legate de starea vehiculului și utilizarea acestuia pe drumurile publice, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică periodică						
9. INSPECȚII SUPLIMENTARE PRIVIND AUTOVEHICULELE DESTINATE TRANSPORTULUI DE PERSOANE CARE AU, ÎN AFARA LOCULUI CONDUCĂTORULUI, MAI MULT DE 8 LOCURI ȘEZÂND (M2, M3)						
9.1. Uși						
9.1.1.	Stare, fixare și funcționare uși de intrare și de ieșire	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare necorespunzătoare la închidere și/sau deschidere b) Usă deteriorată c) Sistem de control în caz de urgență defect d) Controlul de la distanță al ușilor sau dispozitive de averti- zare defecte e) Neconforme cu cerințele f) Uși improvizate		X	
9.1.2.	Ieșiri de siguranță	Inspecție vizuală și funcțională (unde este posibil)	a) Funcționare defectuoasă la închidere și deschidere b) Ideograme pentru ieșire de sigu- ranță greu lizibile/ilizibile sau lipsă		X	

			c) Ciocan de spart geamul lipsă	X	
			d) Neconforme cu cerințele	X	X
			e) Greu accesibile		X
9.2.	Sistem de dezaburire și deghețare la lunetă, parbriz, oglinzi, geam lateral	Inspekție vizuală și funcțională	a) Nu funcționează corect b) În timpul funcționării, în compartimentul conducătorului auto sau al pasagerilor sunt introduse gaze de evacuare c) Sistem lipsă (dacă este obligatoriu)	X	X
9.3.	Sistem de ventilație și de încălzire	Inspekție vizuală și funcțională	a) Sistemul de încălzire și ventilație nu funcționează corespunzător b) În timpul funcționării, în compartimentul conducătorului auto sau al pasagerilor sunt introduse gaze de evacuare	X	X
9.4.	Scaune				
9.4.1.	Scaune pasageri (inclusiv pentru personalul de însoțire)	Inspekție vizuală	a) Scaune defecte/fixate necorespunzător b) Strapontine (dacă sunt permise) neautomate c) Scaune modificate sau neomologate d) Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele e) Scaune lipsă sau configurația scaunelor nu corespunde cu CIV	X	X
9.4.2.	(Scaun conducător auto cerințe suplimentare)	Inspekție vizuală și funcțională	a) Dispozitive speciale defecte sau deteriorate (protecția parbrizului la lumină orbitoare) b) Sisteme de protecție a șoferului nesigure	X	X
9.5.	Lumini interioare și de ghidare (X)	Inspekție vizuală și funcțională	Dispozitiv defect sau neconform cu cerințele	X	X
9.6.	Culoare și zone de staționare în picioare	Inspekție vizuală	a) Podea deteriorată/nesigură sau care nu este fixată corespunzător b) Bare de sprijin deteriorate, nesigure sau fixate necorespunzător c) Neconforme cu cerințele d) Culoarele și zonele de staționare în picioare greu accesibile	X	X
9.7.	Scări și trepte	Inspekție vizuală și funcțională (dacă este posibil)	a) Scări de acces deteriorate, nesigure sau fixate necorespunzător / defecte b) Scări retractabile care nu funcționează corespunzător c) Neconforme cu cerințele d) Scări și trepte modificate	X	X
9.8.	Sistem de comunicare cu pasagerii (X)	Inspekție vizuală și funcțională	Sistem care nu funcționează corespunzător/defect	X	X
9.9.	Elemente de informare (dacă au fost prevăzute de producător) (X)	Inspekție vizuală	a) Element lipsă, cu mesaj eronat sau ilizibil b) Neconforme cu cerințele	X	X
9.10.	Cerințe privind transportul copiilor				
9.10.1.	Uși	Inspekție vizuală	Siguranța ușilor neconformă cu cerințele privind acest mod de transport	X	X
9.10.2.	Semnalizare și echipamente speciale	Inspekție vizuală	Semnalizare sau echipamente speciale lipsă sau neconforme cu cerințele	X	X
9.11.	Cerințe privind transportul persoanelor cu handicap				

9.11.1.	Stare, fixare și funcționare uși, rampe și elevatoare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare defectuoasă b) Uși, rampe, elevatoare deteriorate, nesigure sau fixate necorespunzător c) Elemente de comandă a ușilor, elevatoarelor și a rampelor defecte d) Dispozitive de avertizare defecte e) Neconforme cu cerințele	X	X	
9.11.2.	Stare, fixare dispozitive de reținere scaune cu roțile	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare defectuoasă b) Dispozitive deteriorate/nesigure sau fixate necorespunzător c) Elemente de comandă necorespunzătoare/lipsă d) Neconforme cu cerințele	X	X	
9.11.3.	Echipament special de semnalizare	Inspecție vizuală și funcțională (dacă este cazul)	Echipament necorespunzător/lipsă sau nu corespunde cerințelor	X	X	
9.12. Alte echipamente speciale (X)						
9.12.1.	Instalații de preparare a hranei	Inspecție vizuală	a) Instalație neconformă cu cerințele b) Instalație deteriorată astfel încât devine periculoasă utilizarea ei	X	X	
9.12.2.	Instalație sanitară	Inspecție vizuală	Instalația sanitară deteriorată/defectă	X	X	
9.12.3.	Alte dispozitive (de exemplu sisteme audio-video)	Inspecție vizuală	Instalația defectă/poziționată necorespunzător	X	X	
(X) Elemente legate de starea vehiculului și utilizarea acestuia pe drumurile publice, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică periodică						
10. ALTE VERIFICĂRI						
10.1.	Vehicul în ansamblu	Inspecție vizuală sau prin utilizarea unui echipament adecvat	a) Reparații sau modificări necorespunzătoare ale oricărei componente a vehiculului b) Orice defect suplimentar constat ce ar putea afecta siguranța circulației pe drumurile publice	X	X	X

E - verificare ce necesită utilizarea unui echipament specializat

*1) Reparație sau modificare necorespunzătoare înseamnă o reparație sau modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere sau asupra mediului (inclusiv modificări neautorizate sau cu folosirea unor componente neomologate sau necertificate)

*2) 48 % pentru vehiculele care nu sunt dotate cu ABS sau înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) înainte de 1 octombrie 1991

*3) 45 % pentru vehiculele înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 1988

*4) 43 % pentru semiremorci și remorcile cu proțap înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 1988

*5) 22 % pentru vehiculele din categoriile N(1), N(2) și N(3)

DMi (defect minor) - defecțiune tehnică ce nu are un efect semnificativ asupra siguranței rutiere și protecției mediului, precum și alte neconformități minore (inclusiv în ceea ce privește identificarea vehiculului). Nu este necesară reexaminarea vehiculului, dar este necesar ca defecțiunea respectivă să fie eliminată în cel mai scurt timp
DMA (defect major) - defecțiune tehnică ce are un efect semnificativ asupra siguranței rutiere (inclusiv în ceea ce privește ceilalți participanți la trafic) și asupra protecției mediului, precum și alte neconformități majore (inclusiv în ceea ce privește identificarea vehiculului). Utilizarea vehiculului este permisă în funcție de prevederile legislației privind circulația pe drumurile publice

DP (defect periculos) - defecțiune tehnică care constituie un risc imediat privind siguranța rutieră. Vehiculul nu mai poate fi utilizat pe drumurile publice

În cazul defectelor care sunt încadrate în mai multe grupe de gravitate (DMi, DMA și/sau DP) încadrarea ține cont de despărțirea acestora pe grupe realizată prin semnul "/". În cazul defectelor ce pot fi încadrate în mai multe grupe

de gravitate (DMi, DMA și/sau DP), pentru care nu se specifică clar încadrarea, inspectorul tehnic este responsabil de încadrarea acestora în funcție de gravitatea lor în funcție de definițiile specifice.

Prescurtări utilizate în tabel:

CI - certificat de înmatriculare

CO - oxid de carbon

CIV - cartea de identitate a vehiculului

HC - hidrocarburi total

ITP - inspecție tehnică periodică

GNC - gaz natural comprimat (instalație de alimentare cu GNC)

GPL - gaz petrolier lichefiat (instalație de alimentare cu GPL)

MTMA - masa totală maximă autorizată (masa maximă tehnic admisibilă)

Categoriile M(1), M(2), M(3), N(1), N(2), N(3), O(1), O(2), O(3), O(4) sunt definite în reglementările RNTR 2

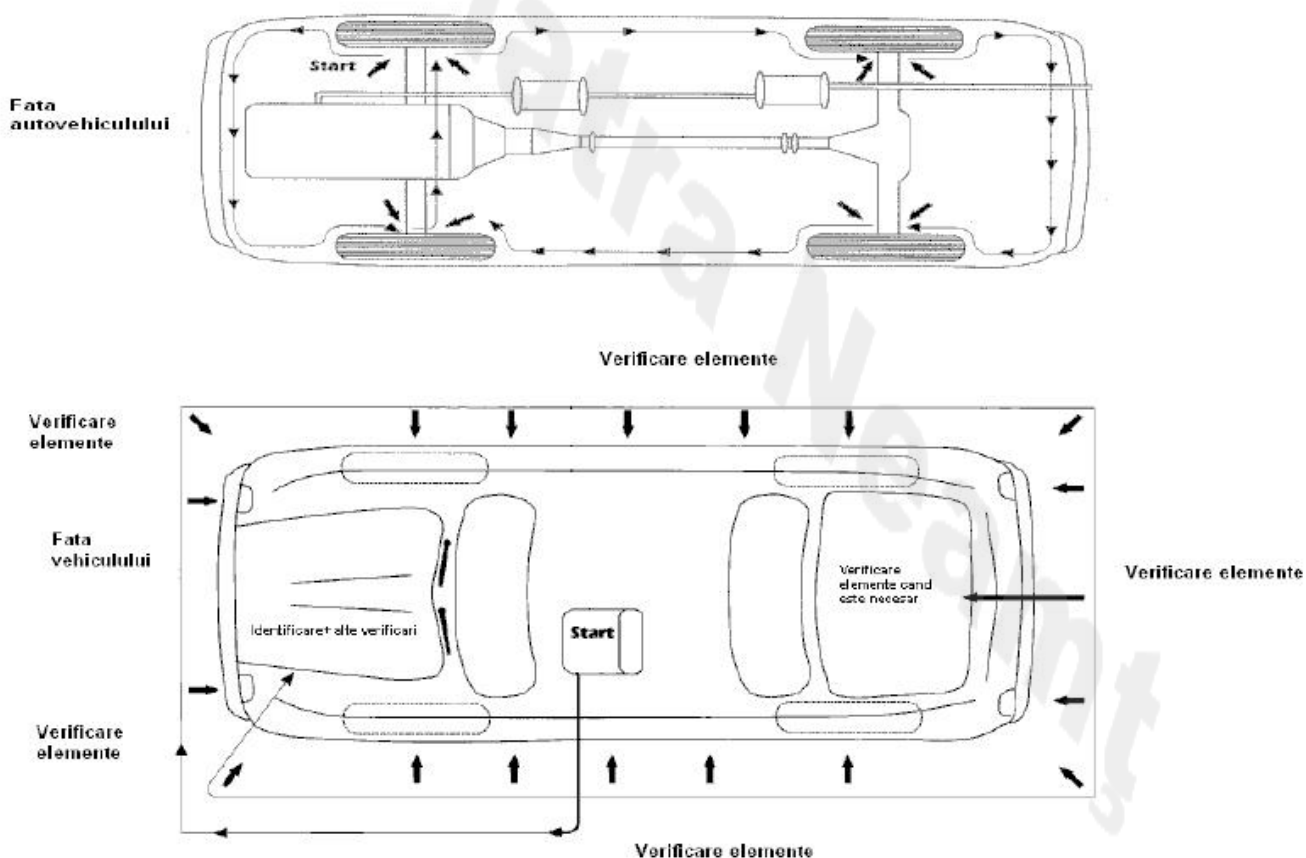
Coloana a treia de la pct. 4.9.1. de la lit. A "Plan de operațiuni" din anexa 2 la reglementări a fost modificată de pct. 29 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Coloana a treia de la pct. 4.11. de la lit. A "Plan de operațiuni" din anexa 2 la reglementări a fost modificată de pct. 30 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

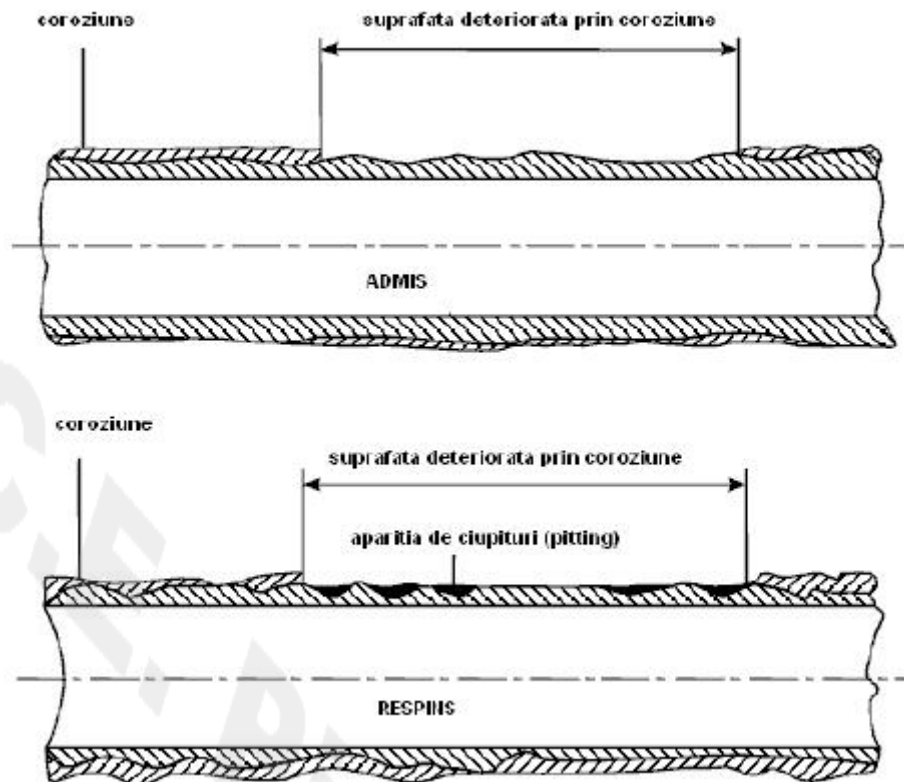
Coloana a patra de la lit. e) a pct. 5.2.3. de la lit. A "Plan de operațiuni" din anexa 2 la reglementări a fost modificată de pct. 31 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Coloana a patra de la lit. c) a pct. 6.1.3. de la lit. A "Plan de operațiuni" din anexa 2 la reglementări a fost modificată de pct. 32 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

B. Schemă efectuare ITP (partea inferioară și exterioară)



C. Coroziuni admise la conductele rigide de frânare



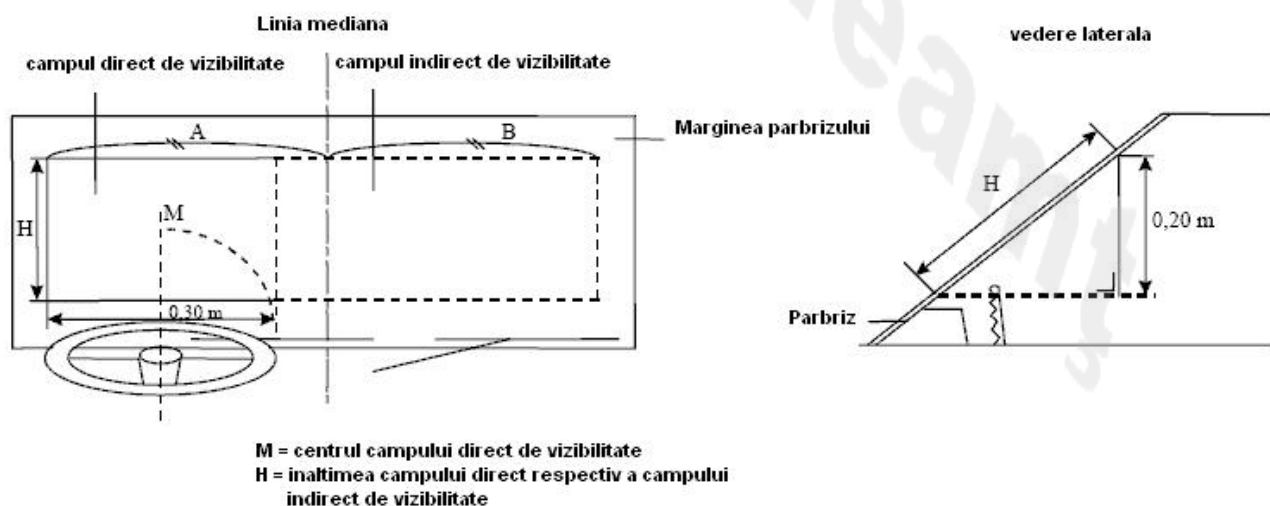
Conductele rigide de frânare nu trebuie să prezinte coroziuni atât de puternice încât dacă se îndepărtează stratul corodat suprafața rămasă să prezinte ciupituri (pitting).

D. Defecte privind parbrizul și alte geamuri

1. Defecte parbriz autoturisme și autovehicule cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv

Parbrizul a fost împărțit în 3 secțiuni imaginare, în funcție de importanța acestora, după cum urmează:

1. Câmpul direct de vizibilitate - suprafața ce se află în fața frontului de vizibilitate al conducătorului auto. Aria acestei suprafețe este corespunzătoare cu aria unui dreptunghi cu lungimea de aproximativ 0,3 m (diametrul volanului) și înălțimea de 0,2 m proiectat pe parbriz (vezi figura);
2. Câmpul indirect de vizibilitate - suma dintre suprafața generată prin rotirea câmpului direct de vizibilitate în raport cu linia mediană transversală a parbrizului și suprafața dreptunghiului de înălțime H dintre ele (reprezentat cu linie punctată în figură);
3. Câmp neimportant pentru vizibilitate - suprafața rămasă din parbriz.



Limita inferioară a dreptunghiului ce reprezintă câmpul direct de vizibilitate se definește ca intersecția dintre suprafața parbrizului și un plan orizontal imaginar tangent la extremitatea superioară a volanului (cu volanul reglat în poziție maximă superioară). Lungimea dreptunghiului ce reprezintă câmpul direct de vizibilitate este egală cu diametrul volanului (aprox. 0,3 m) proiectat perpendicular pe parbriz.

Limita superioară a dreptunghiului ce reprezintă câmpul direct de vizibilitate se determină prin ridicarea unui segment vertical de dreaptă cu lungimea de 0,2 m între planul orizontal imaginar definit mai sus și suprafața parbrizului, conform figurii.

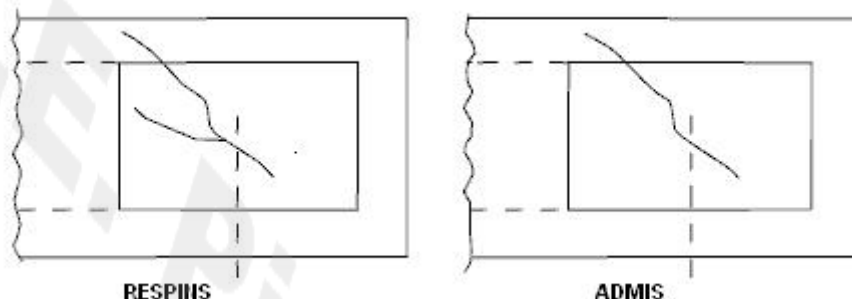
Deteriorări permise:

În câmpul de vizibilitate directă este permisă o singură deteriorare sau decolorare a cărei dimensiune poate fi încadrată într-un cerc imaginar cu diametrul de cel mult 10 mm.

În câmpul de vizibilitate indirectă se admit:

- o singură fisură neramificată indiferent de lungimea acesteia;
- zgârieturi indiferent de lungime ce nu sunt mai late de 5 mm;
- o deteriorare sau decolorare a cărei dimensiune poate fi încadrată într-un cerc imaginar cu diametrul de cel mult 40 mm;
- patru deteriorări sau decolorări separate ale căror dimensiuni pot fi încadrate în patru cercuri imaginare cu diametre de cel mult 10 mm.

Pe marginea parbrizului se admit fisuri simple neramificate ca în figură precum și alte deteriorări sau decolorări.

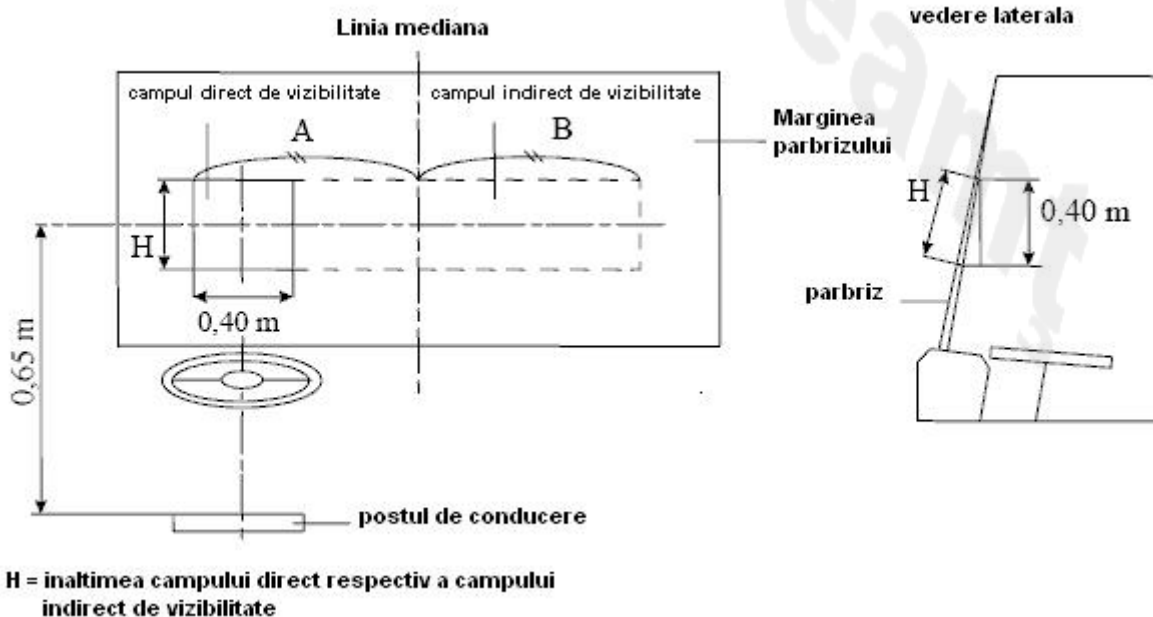


2. Defecte autovehicule cu MTMA peste 3.500 kg

Parbrizul a fost împărțit în 3 secțiuni imaginare, în funcție de importanța acestora, după cum urmează:

1. Câmpul direct de vizibilitate - suprafața ce se află în fața frontului de vizibilitate al conducătorului auto. Aria acestei suprafețe este corespunzătoare cu aria unui pătrat cu latura de 0,4 m proiectat pe parbriz (vezi figura);
2. Câmpul indirect de vizibilitate - suma dintre suprafața generată prin rotirea câmpului direct de vizibilitate în raport cu linia mediană verticală a parbrizului și suprafața dreptunghiului de înălțime H dintre ele (reprezentat cu linie punctată în figură);
3. Câmp neimportant pentru vizibilitate - suprafața rămasă din parbriz.

Centrul câmpului direct de vizibilitate coincide cu intersecția dintre proiecția pe parbriz a liniei imaginare ce pornește din centrul scaunului șoferului și trece prin centrul volanului și proiecția pe parbriz a liniei orizontale ce este situată la 0,65 m deasupra celui mai de jos punct al scaunului conducătorului auto reglat în poziția minimă din punct de vedere al înălțimii și la distanță maximă față de volan (măsurarea se realizează cu scaunul conducătorului auto liber).



Deteriorări permise:

În câmpul de vizibilitate directă este permisă o singură deteriorare sau decolorare a cărei dimensiune poate fi încadrată într-un cerc imaginar cu diametrul de cel mult 30 mm.

În câmpul de vizibilitate indirectă se admit:

- o singură fisură neramificată indiferent de lungimea acesteia;
- zgârieturi indiferent de lungime ce nu sunt mai late de 8 mm;
- o deteriorare sau decolorare a cărei dimensiune poate fi încadrată într-un cerc imaginar cu diametrul de cel mult 100 mm;
- trei deteriorări sau decolorări separate ale căror dimensiuni pot fi încadrate în trei cercuri imaginare cu diametre de cel mult 30 mm.

Pe marginea parbrizului se admit fisuri simple neramificate ca în figura de mai sus precum și alte deteriorări sau decolorări.

Prin deteriorări se înțeleg și bulele de aer ce pot să apară între straturile parbrizului.

METODA DE CONTROL:

1. Prin examinare vizuală;
2. Dacă este cazul, prin măsurare utilizându-se dispozitive de verificare adecvate (ruletă, riglă, dispozitiv).
3. Condiții privind transparența geamurilor

Geamurile vehiculelor trebuie să fie omologate și să poarte marca de omologare în conformitate cu Directiva 92/22 /CEE*2) cu modificările ulterioare sau cu Regulamentul 43 CEE-ONU*3).

Notă

*2) Directiva 92/22/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind geamurile de securitate și materialele pentru geamurile autovehiculelor și remorcilor acestora, modificată ultima dată de Directiva 2001/92/CE a Comisiei din 30 octombrie 2001 pentru adaptarea la progresul tehnic a Directivei 92/22/CEE a Consiliului privind geamurile de securitate și materialele pentru geamurile autovehiculelor și ale remorcilor lor, și a Directivei 70/156/CE a Consiliului referitoare la omologarea autovehiculelor și a remorcilor acestora.

*3) Regulamentul nr. 43 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea geamurilor de securitate

Condiția se consideră îndeplinită și de către geamurile care sunt omologate conform normelor SAE sau DOT.

Geamurile aflate în câmpul de vizibilitate principal al conducătorului auto trebuie să asigure o transparență de cel puțin 75% pentru parbriz, respectiv 70% pentru restul geamurilor. Câmpul de vizibilitate principal al vehiculului este format din parbriz, geamurile laterale față și luneta.

În cazul în care vehiculul este dotat și cu oglindă laterală dreapta, luneta nu mai face parte din câmpul principal de vizibilitate.

În cazul în care geamurile vehiculului au o transparență modificată față de cea stabilită prin marcajul de omologare, se urmărește ca stratul aplicat ulterior să fie uniform și să nu creeze distorsiuni. De asemenea, tratamentul electrochimic sau foliile de protecție aplicate pe geamuri trebuie să fie certificate și marcate corespunzător, iar aplicarea acestora este permisă numai în ateliere autorizate potrivit legii.

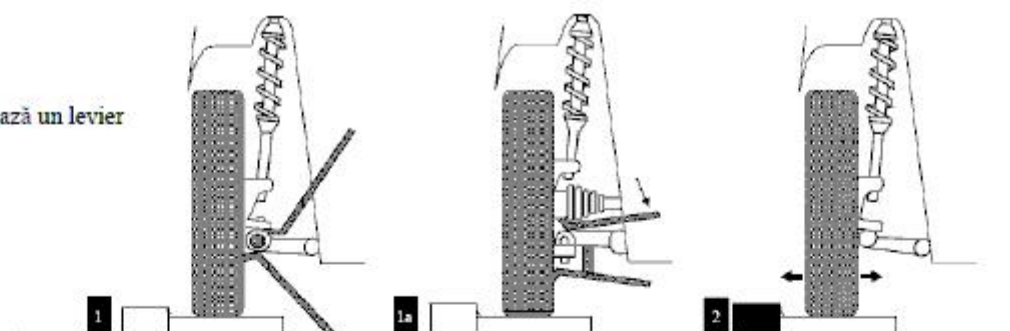
Al cincilea alineat din secțiunea 3 a lit. D din anexa 2 la reglementări a fost modificat de pct. 32 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Aceleași condiții se aplică motocicleturilor carosate și tractoarelor.

E. Detectarea jocurilor excesive în articulații

În funcție de caracteristicile constructive ale mecanismului de suspensie, există diverse metode pentru verificarea jocurilor:

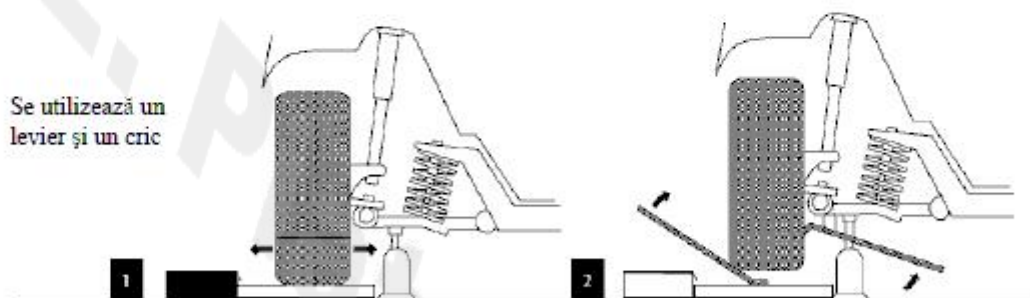
Se utilizează un levier



Joc axial. Se exercită o forță asupra levierului în sus și în jos

Joc radial. Se realizează o mișcare radială cu ajutorul detectorului de jocuri

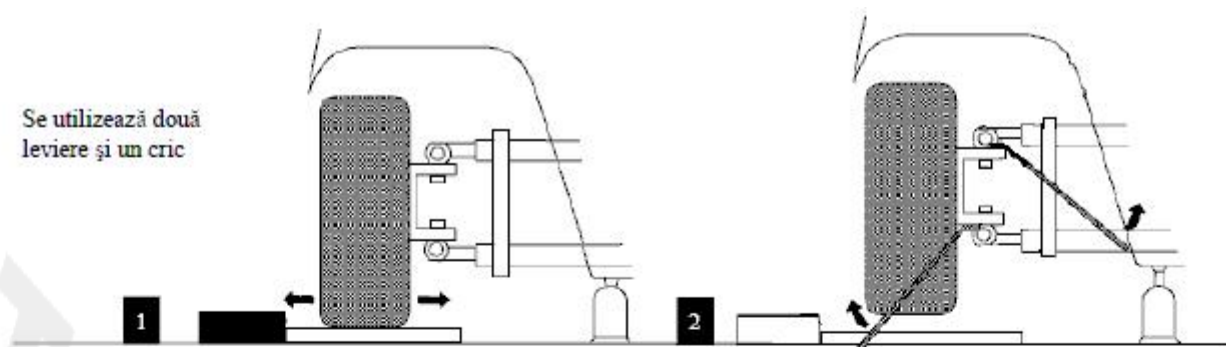
Se utilizează un levier și un cric



Joc radial. Se realizează o mișcare radială cu ajutorul unui detector de jocuri. Se poziționează cricul conform figurii, apoi acesta este acționat până când forța exercitată de roată asupra detectorului de jocuri este suficientă pentru a asigura deplasarea acesteia.

Joc axial. Se poziționează cricul conform figurii, apoi acesta este acționat până la descărcarea completă a roții. Se exercită o forță asupra levierului în sus și în jos.

Se utilizează două
leviere și un cric

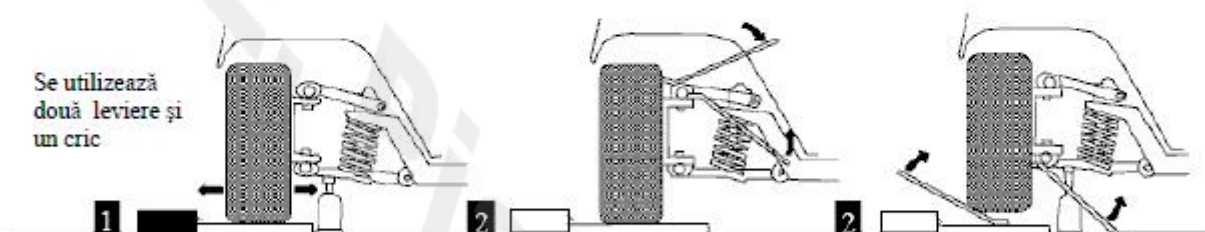


Joc radial. Se realizează o mișcare radială cu ajutorul unui detector de jocuri. Se poziționează cricul conform figurii, sub șasiu, apoi acesta este acționat până când forța exercitată de roată asupra detectorului de jocuri este suficientă pentru a asigura deplasarea acesteia.



Joc axial. Se poziționează cricul conform figurii, sub șasiu, apoi acesta este acționat până la descărcarea completă a roții. Se exercită alternativ câte o forță asupra levierelor în sus și în jos.

Se utilizează două
leviere și
un cric



Joc radial. Se realizează o mișcare radială cu ajutorul unui detector de jocuri. Se poziționează cricul conform figurii, apoi acesta este acționat până când forța exercitată de roată asupra detectorului de jocuri este suficientă pentru a asigura deplasarea acesteia.

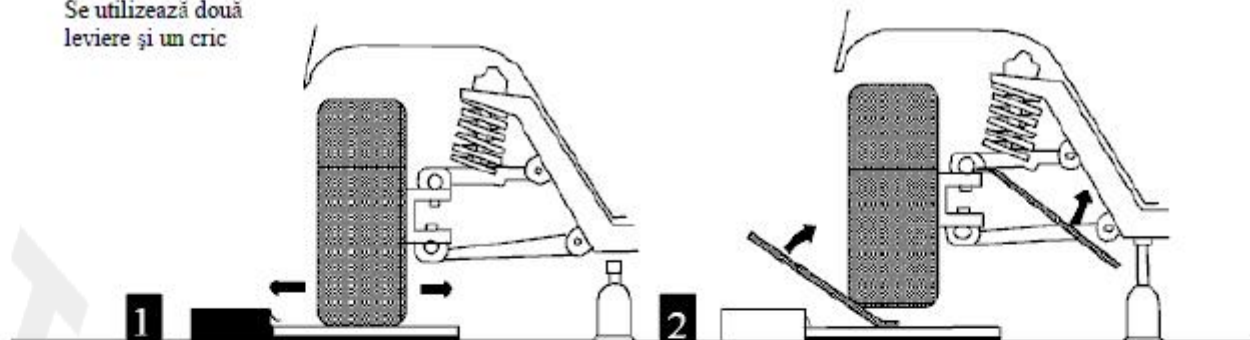


Joc axial al pivotului superior. Se amplasează cele două levieri conform figurii și se exercită alternativ asupra lor câte o forță în sus și în jos.



Joc axial al pivotului inferior. Se poziționează cricul conform figurii apoi este acționat până la descărcarea completă a roții. Se exercită alternativ câte o forță asupra levierelor în sus și în jos.

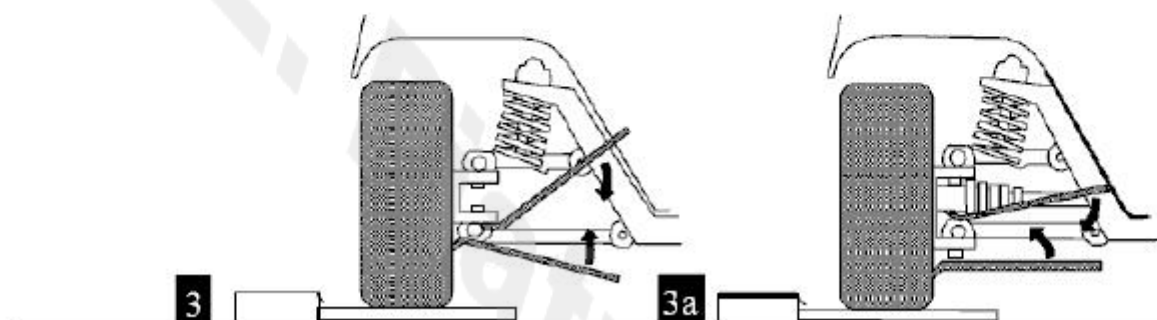
Se utilizează două
leviere și un cric



Joc radial. Se realizează o mișcare radială cu ajutorul unui detector de jocuri. Se poziționează cricul conform figurii, sub șasiu, apoi acesta este acționat până când forța exercitată de roată asupra detectorului de jocuri este suficientă pentru a asigura deplasarea acesteia.

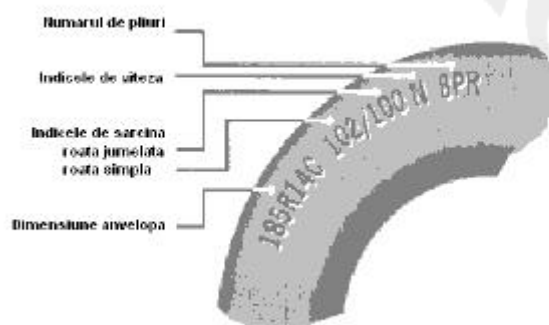


Joc axial al pivotului superior. Se poziționează cricul conform figurii apoi este acționat până la descărcarea completă a roții. Se exercită alternativ câte o forță asupra levierele în sus și în jos.



Joc axial al pivotului inferior. Se exercită alternativ câte o forță asupra levierele în sus și în jos.

Notă: jocul radial poate fi verificat și manual pentru SITP de clasa a II-a ce nu sunt dotate cu detectoare de jocuri
F. Verificări privind anvelopele
Dimensiune anvelopă



Adâncime profil anvelopă



Indici de sarcină anvelope (IS)

Font 9

IS	KG	IS	KG	IS	KG	IS	KG	IS	KG
50	190	82	475	114	1180	146	3000	178	7500
51	195	83	487	115	1215	147	3075	179	7750
52	200	84	500	116	1250	148	3150	180	8000
53	207	85	515	117	1285	149	3250	181	8250
54	212	86	530	118	1320	150	3350	182	8500
55	218	87	545	119	1360	151	3450	183	8750
56	224	88	560	120	1400	152	3550	184	9000
57	230	89	580	121	1450	153	3650	185	9250
58	236	90	600	122	1500	154	3750	186	9500
59	243	91	615	123	1550	155	3875	187	9750
60	250	92	630	124	1600	156	4000	188	10000
61	257	93	650	125	1650	157	4125	189	10300
62	265	94	670	126	1700	158	4250	190	10600
63	272	95	690	127	1750	159	4375	191	10900
64	280	96	710	128	1800	160	4500	192	11200
65	290	97	730	129	1850	161	4625	193	11500
66	300	98	750	130	1900	162	4750	194	11800
67	307	99	775	131	1950	163	4875	195	12150
68	315	100	800	132	2000	164	5000	196	12500
69	325	101	825	133	2070	165	5150	197	12850
70	335	102	850	134	2120	166	5300	198	13200
71	345	103	875	135	2180	167	5450	199	13600
72	355	104	900	136	2240	168	5600	200	14000
73	365	105	925	137	2300	169	5800		
74	375	106	950	138	2360	170	6000		
75	387	107	975	139	2430	171	6150		

76	400	108	1000	140	2500	172	6300		
77	412	109	1030	141	2575	173	6500		
78	425	110	1060	142	2650	174	6700		
79	437	111	1090	143	2725	175	6900		
80	450	112	1120	144	2800	176	7100		
81	462	113	1150	145	2900	177	7300		

Indicele de sarcină reprezintă sarcina maximă în kilograme pe care o anvelopă o poate transporta la viteza maximă indicată de indicele de viteză. În cazul anvelopelor la care indicele de sarcină este precizat sub forma a două numere (de exemplu, 148/145L), al doilea număr reprezintă indicele de sarcină pentru utilizarea anvelopelor jumelate. Indicii de sarcină și viteză sunt prevăzuți în Directiva 92/23/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor, Regulamentul CEE-ONU nr. 30 și Regulamentul CEE-ONU nr. 54.

Alineatul de după tabelul de la litera F din anexa 2 la reglementări a fost modificat de pct. 33 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Indici de viteză anvelope

Indice de viteză	Viteza [Km/h]
A1	5
A2	10
A3	15
A4	20
A5	25
A6	30
A7	35
A8	40
B	50
C	60
D	65
E	70
F	80
G	90
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190

H	210
V	240
W	270
Y	300
ZR	Peste 340

Indicele de viteză reprezintă viteza maximă la care o anvelopă poate transporta sarcina menționată ca indice de sarcină. Indicii de sarcină și de viteză sunt marcați pe ambele flancuri ale anvelopelor. La anvelopele radiale pentru vehicule grele, fără marcaj de viteză, limita maximă admisă este de 110 km/h, în timp ce la cele diagonale este de 100 km/h.

G. Defecte la caroserie datorate coroziunii

Defectele la caroserie datorate coroziunii vor fi evaluate în funcție de soluția constructivă a caroseriei:

1. Autovehicul cu caroserie autoportantă

2. Autovehicul cu șasiu portant

1. Autovehicul cu caroserie autoportantă

În cazul caroseriei autoportante vor fi evaluate zonele deteriorate prin coroziune în funcție de elementul caroseriei:

a) Se vor accepta deteriorări datorate coroziunii (prin deteriorări datorate coroziunii înțelegându-se coroziuni străpunse) ale elementelor detașabile ce compun caroseria (capote, aripi, uși) dar de o anumită dimensiune și numai în anumite zone. Suprafața însumată a deteriorărilor datorate coroziunii ale elementelor detașabile trebuie să fie mai mică de 2500 mmp (pentru fiecare element considerat separat). Această suprafață se va calcula prin aproximarea cu o formă geometrică cunoscută (pătrat, dreptunghi, paralelogram, trapez sau cerc) a zonelor deteriorate prin coroziune, luându-se în considerare forma geometrică cea mai apropiată.

Nu se vor accepta deteriorări datorate coroziunii în jurul punctelor de montare pe caroserie a elementelor detașabile la o distanță mai mică de 100 mm față de punctele de montare. În cazul capotelor și a ușilor, în zona dispozitivelor de închidere și a suporturilor acestora va fi considerată o zonă de siguranță de 50 mm de jur împrejur. În zona de siguranță nu se admit coroziuni străpunse.

b) Se vor accepta deteriorări datorate coroziunii ale elementelor ce fac parte din structura de rezistență numai în anumite zone și având o anumită suprafață. Suprafața însumată a deteriorărilor datorate coroziunii (prin deteriorări datorate coroziunii înțelegându-se coroziuni străpunse) ale elementelor de rezistență trebuie să fie mai mică de 400 mmp (pentru fiecare element considerat separat). Această suprafață se va calcula prin aproximarea cu o formă geometrică cunoscută (pătrat, dreptunghi, paralelogram, trapez sau cerc) a zonelor deteriorate prin coroziune, luându-se în considerare forma geometrică cea mai apropiată. Vor fi acceptate deteriorări datorate coroziunii numai la următoarele elemente de caroserie: pasajele roților, contraaripi, podea și panourile caroseriei, cu condiția ca aceste coroziuni să se afle la o distanță mai mare de 100 mm față de îmbinarea elementului de caroserie respectiv.

La autovehiculele cu caroserie autoportantă se va urmări verificarea elementelor prezentate în tabelul de mai jos.

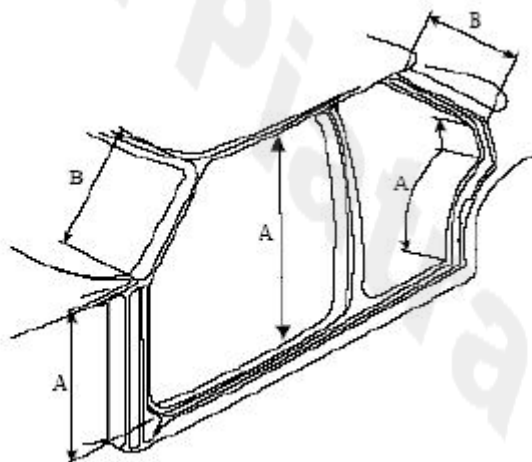
Font 9

Elementul de caroserie ce trebuie evaluat	Coroziune	Dimensiunea
	Acceptată	suprafeței corodate (mmp)
Lonjeroane și traverse		
Traverse:		
- Elemente transversale aflate în spatele suspensiei	Nu	-
spate (la soluția constructivă cu motorul în spate)		
- Elemente transversale aflate în fața suspensiei față	Nu	-
- Element transversal principal	Nu	-
- Element transversal auxiliar	Nu	-
- Element destinat rigidizării unui panou ce nu este	Da	400
fixat pe alt element de caroserie sau alt panou		
Elemente longitudinale:		
- Pragul: se va considera pragul pe toată lungimea,	Nu	-
chiar dacă există sau nu un montant central		
- Contrapragul	Nu	-
- Lonjeroanele spate se vor inspecta începând de la	Nu	-
zona de prindere pe podea		
- Lonjeroanele față se vor inspecta începând de la	Nu	-
zona de prindere pe podea sau pe panoul față		
- Elementul longitudinal principal	Nu	-

- Elementul longitudinal auxiliar	Nu	-
Lonjeron inferior (semilonjeron):		
- Lonjeron inferior față sau spate	Nu	-
- Fixarea prin puncte a lonjeronului inferior de caroserie sau de alte elemente	Nu	-
Consolele ce depășesc cu maxim 150 mm lungimea caroseriei	Da	400
Montanții în zona ușilor: lungimea acestora este prezentată în fig. 1	Nu	-
Montanții în zona geamurilor: lungimea acestora este prezentată în fig. 1	Nu	-
Sectoare de panouri:		
Panoul podelei	Da	400
Elementul exterior de caroserie al ușii, altul decât structura de rezistență a acesteia	Da	2500
Podea compartiment bagaje	Da	400
Zona de montare a rezervorului de combustibil sau a cârligului de remorcare pe podeaua spate	Nu	-
Capotă compartiment bagaje	Da	2500
Capotă compartiment motor	Da	2500
Elementul/elementele de caroserie pe care sunt fixate lămpile și farurile	Nu	-
Panoul față ce desparte compartimentul motor de compartimentul pasagerilor	Da	400
Suportii de fixare a arcurilor	Nu	-
Pasajele roților:		
Pasajele roților	Da	400
Pasajele roților față ce au rol de preluare parțială a sarcinii transmise de amortizor sau arcul elicoidal:		
Fixarea la partea superioară	Nu	-
Fixarea la panoul despărțitor	Nu	-
Fixarea la partea inferioară	Nu	-
Pasajele roților spate ce au rol de preluare parțială a sarcinii transmise de amortizor sau arcul elicoidal:		
Fixarea la panoul de protecție exterior	Nu	-
Fixarea celor două părți în zona de îmbinare	Nu	-
Fixarea la panoul podelei sau podeaua compartimentului de bagaje	Nu	-
Pasajele roților spate ce nu au rol de preluare parțială a încărcăturii de la amortizor sau arcul elicoidal	Da	400
Fixarea celor două părți în zona de îmbinare	Nu	-
Motorul:		
Toate zonele pe care se fixează suportii motorului	Nu	-
Suportii de fixare ai rezervorului de combustibil pe caroserie	Nu	-
Transmisia:		
Suportii de fixare a transmisiei	Nu	-
Punți:		
Suportii bielețelor antiruliu sau a barelor stabilizatoare	Nu	-
Suportii basculelor superioare și inferioare sau suportii de prindere a brațelor oscilante	Nu	-
Suspensia:		
Suportii de fixare a amortizoarelor	Nu	-
Suportii de fixare a arcurilor elicoidale	Nu	-
Suportii de fixare a arcurilor lamelare și a suportilor de prindere a acestora	Nu	-
Mecanismul de direcție:		
Suportii de fixare a semicasetei de direcție	Nu	-
Suportii de fixare a casetei de direcție	Nu	-
Suportii de fixare a părților auxiliare	Nu	-
Sistemul de frânare:		
Zona de fixare a pompei centrale de frână	Nu	-
Zona de fixare a pedalei de frână	Nu	-
Caroseria:		

Punctele de fixare ale centurilor de siguranță	Nu	-
Balamalele și închizătorile ușilor:		
Suportii balamalelor și ghidajele mecanismului de glisarea a ușilor	Nu	-
Fixarea mecanismului de închidere pe ușă	Nu	-
Pentru centurile de siguranță montate pe ușă:		
Suportii articulațiilor și ghidajele mecanismului de glisare pe ușă	Nu	-
Fixarea mecanismului de blocare pe ușă	Nu	-
Capota motorului sau a compartimentului de bagaje din fața vehiculului:		
Suportii mecanismelor de închidere și deschidere	Nu	-
Scaunele:		
Punctele de fixare a scaunelor	Nu	-
Pentru centurile de siguranță montate pe scaune:		
Punctele de fixare pe scaune.	Nu	-
Lămpile și farurile:		
Suportii de fixare ai sistemului de iluminare și semnalizare	Nu	-
Legăturile dintre autovehicul și remorcă		
Punctele de fixare a suportilor dispozitivului de remorcare	Nu	-

Fig. 1 Lungimea montanților din zona ușilor și a geamurilor (A = lungime la ușă, B = lungime la geam)



2. Autovehicul cu șasiu portant

În cazul autovehiculelor cu șasiu portant vor fi evaluate zonele deteriorate prin coroziune în funcție de elementul șasiului, urmărindu-se următoarele criterii de evaluare (prin deteriorări datorate coroziunii înțelegându-se coroziuni nestrăpunse):

Zona deteriorată prin coroziune a cadrului șasiului este exprimată procentual în funcție de element (longitudinal sau transversal).

Dimensiunile maxime permise ale zonelor deteriorate datorită coroziunii:

- Elementele longitudinale și transversale ale cadrului șasiului precum și toate profilele ce fac parte din suportul dispozitivului de remorcare de tip șă, dispozitivul de cuplare al semiremorcii sau placa dispozitivului de cuplare nu trebuie să fie deteriorate datorită coroziunii (luându-se în considerare fiecare element longitudinal sau transversal) mai mult decât este specificat în tabelul de mai jos.

Explicație: În cazul lonjeroanelor sunt incluse și suprafețele acestora pe care se fixează elementele direcției și ale suspensiei.

Elementele longitudinale și transversale	Procentajul maxim admis de reducere a grosimii elementului față de grosimea inițială
Toate elementele transversale	30%
Toate elementele longitudinale	20%
Toate elementele ce fac parte din suportul dispozitivului de tip șă sau din suportul dispozitivului de remorcare	20%

La vehiculele cu șasiu portant se va urmări verificarea elementelor prezentate în tabelul de mai jos:

Elementul de șasiu sau caroserie ce trebuie evaluat	Coroziune acceptată	Dimensiunea suprafeței corodate (mmp)
Toate punctele de fixare a compartimentului pasagerilor și a cabinei nerabatabile pe șasiu	Nu	-
Cabina rabatabilă:		-
- Suportii dispozitivului de blocare	Nu	-
- Suportii articulațiilor cabinei	Nu	-
Montanții ușilor	Nu	-
Pragul (lungimea pragului este distanța dintre montanții ușii/ușilor)	Nu	-
Elementul longitudinal principal (lonjeronul):		
Elementul transversal principal	Nu	-
Elementul longitudinal auxiliar	Nu	-
Elementul transversal auxiliar	Nu	-
Element destinat rigidizării unui panou ce nu este fixat pe alt element de caroserie sau alt panou	Da	2500
Sectoare de panouri:		
Panoul podelei	Nu	-
Elementul exterior de caroserie al ușii, altul decât structura de rezistență a acesteia	Da	2500
Podea compartiment bagaje	Nu	-
Suportii de prindere a rezervorului sau a cârligului de remorcare pe podeaua spate	Nu	-
Capotă compartiment bagaje	Da	2500
Capotă compartiment motor	Da	2500
Elementul/elementele de caroserie pe care sunt fixate lămpile și farurile	Nu	-
Panoul față ce desparte compartimentul motor de compartimentul pasagerilor	Nu	-
Panoul exterior față sau spate	Da	400
Pasajele roților	Da	2500
Montanții în zona geamurilor	Nu	-
Motorul:		
Toate zonele pe care se fixează suportii motorului	Nu	-
Suportii de fixare ai rezervorului de combustibil pe caroserie sau șasiu	Nu	-
Transmisia:		
Suportii de fixare ai transmisiei	Nu	-
Punți:		
Suportii bielețelor antiruliu sau a barelor stabilizatoare	Nu	-
Suportii basculelor superioare și inferioare sau suportii de prindere a brațelor oscilante	Nu	-
Suspensia:		
Suportii de fixare a amortizoarelor	Nu	-
Suportii de fixare a arcurilor elicoidale	Nu	-
Suportii de fixare a arcurilor lamelare și a suportilor de prindere a acestora	Nu	-
Mecanismul de direcție:		
Suportii de fixare a semicasetei de direcție	Nu	-
Suportii de fixare a casetei de direcție	Nu	-
Suportii de fixare a părților auxiliare	Nu	-
Sistemul de frânare:		
Zona de fixare a pompei centrale de frână	Nu	-
Zona de fixare a pedalei de frână	Nu	-
Caroseria:		
Punctele de fixare ale centurilor de siguranță		
Balamalele și închizătorile ușilor:	Nu	-
Suportii balamalelor și ghidajele mecanismului de glisarea a ușilor	Nu	-

Fixarea mecanismului de închidere pe ușă	Nu	-
Pentru centurile de siguranță montate pe ușă:		
Suportii articulațiilor și ghidajele	Nu	-
mecanismului de glisare pe ușă		
Fixarea mecanismului de blocare pe ușă	Nu	-
Capota motorului sau a compartimentului de bagaje din fața vehiculului:		
Suportii mecanismelor de închidere și deschidere	Nu	-
Scaunele:		
Punctele de fixare a scaunelor	Nu	-
Pentru centurile de siguranță montate pe scaune:		
Punctele de fixare pe scaune	Nu	-
Lămpile și farurile:		
Suportii de fixare ai sistemului de iluminare și semnalizare	Nu	-
Legăturile dintre autovehicul și remorcă:		
Punctele de fixare ai suportilor dispozitivului de remorcare	Nu	-

Metode de verificare:

Evaluarea zonelor deteriorate prin coroziune se realizează prin:

- 1) Inspecție vizuală, atunci când vehiculul se află pe canalul de vizitare sau pe elevator;
- 2) Dacă există suspiciuni:
 - a) prin utilizarea unui ciocan cu cap rotund de 200g prin aplicarea unor lovituri ușoare în jurul zonei ce ridică suspiciuni;
 - b) prin măsurare, utilizându-se dispozitive adecvate.

Standarde de evaluare a reparațiilor zonelor deteriorate prin coroziune:

1. Condiții pentru reparațiile zonelor deteriorate prin coroziune:

- a) reparațiile zonelor deteriorate prin coroziune trebuie efectuate astfel încât îmbinarea părții sau a secțiunii elementului reparat să îndeplinească funcționalitatea inițială.
- b) nu se admit reparații prin cordon de sudură continuu sau în puncte în jurul zonei în care este poansonat numărul de identificare sau în jurul elementului de caroserie pe care se află poansonat numărul de identificare.

Nu se admite prinderea prin nituire a suportului pe care este poansonat numărul de identificare sau a elementului de caroserie pe care se află poansonat numărul de identificare.

Sunt admise reparații la o distanță mai mare de 30 mm față de conturul numărului de identificare poansonat ce nu afectează integritatea acestuia sau care nu împiedică vizualizarea integrală a sa.

2. Metode de reparații admise:

- a) sunt permise reparații cu elemente construite individual, unde fiecare parte este sudată sigur de materialul original;
- b) dacă modalitatea de asamblare originală era prin nituire sau prin prindere cu șuruburi, se admite reparația prin sudură.
- c) nu sunt permise reparații combinate (sudură/nituri/șuruburi) care să depășească o suprafață maximă de 2500 mm².

Prin sudură sigură așa cum a fost menționat la lit. a) se înțelege:

- cordon/cordoane de sudură ce acoperă cel puțin 50% din perimetrul secțiunii ce poate fi sudată și care sunt repartizate în mod egal în jurul perimetrului;
- puncte de sudură cu diametrul de minim 4 mm și care sunt repartizate la o distanță de maximum 20 mm una de cealaltă.

3. Deteriorarea prin coroziune la elementele de arc, elementele direcției și ale suspensiei:

- a) dacă un element al unui arc este deteriorat prin coroziune (material lipsă) sau fisurat ca urmare a deteriorării prin coroziune:
 - acesta nu se repară, se înlocuiește
 - elementul de arc poate fi înlocuit ca parte a sistemului arcului.
- b) dacă un element al mecanismului de direcție sau suspensie este deteriorat prin coroziune acesta nu va fi reparat.

4. Metode de reparații admise pentru elemente longitudinale și transversale:

- a) elementele longitudinale și transversale ce fac parte din cadrul șasiului nu se vor repara prin aplicarea unor plăci peste zonele din care lipsește material.
- b) prin excepție de la prevederile lit. a), elementele longitudinale și transversale pot fi reparate prin aplicarea de plăci peste zonele corodate dacă grosimea acestor plăci este cel puțin aceeași cu grosimea secțiunii cea mai mare a elementului ce trebuie reparat. Plăcile trebuie sudate sigur, prin aceasta înțelegându-se cordoane de

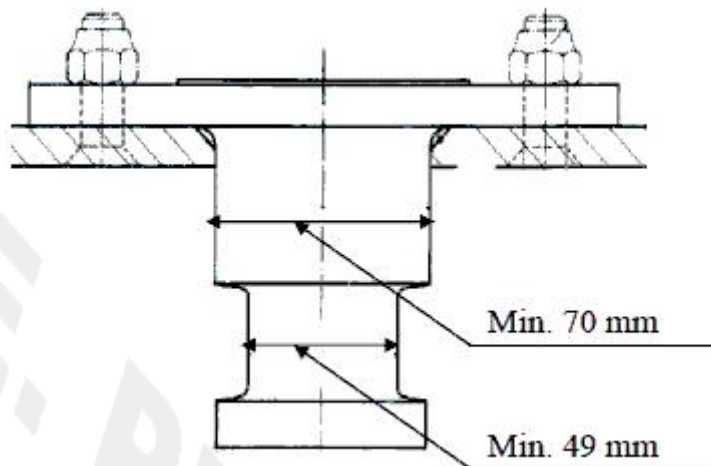
sudură ce acoperă cel puțin 75% din perimetrul părților ce trebuie sudate. Cordoanele trebuie repartizate în mod egal de-a lungul perimetrului.

5. Profilele ce fac parte din suportul dispozitivului de tip șa sau a plăcii bolțului semiremorcii nu pot fi reparate prin aplicarea de plăci deasupra zonelor deteriorate prin coroziune.

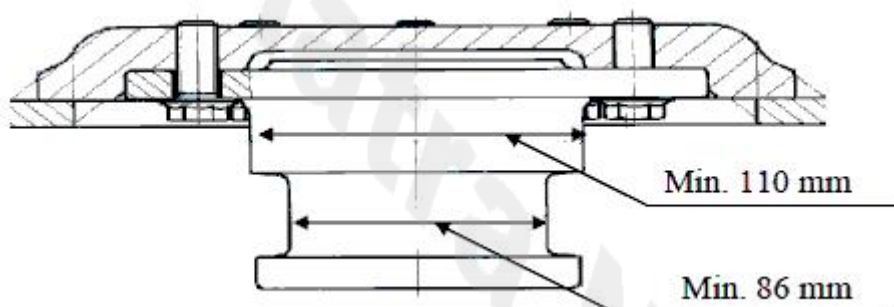
H. Defecte la dispozitivele de cuplare

Dispozitivele de cuplare cu care sunt echipate semiremorciile sunt de 2 tipuri, cu diametre exterioare de 2 inch și de 3,5 inch.

- în cazul dispozitivelor de cuplare cu diametrul exterior de 2 inch, se admite o uzură până la diametrul minim prezentat în figură:



- în cazul dispozitivelor de cuplare cu diametrul exterior de 3,5 inch, diametrul minim admis este prezentat în figură:

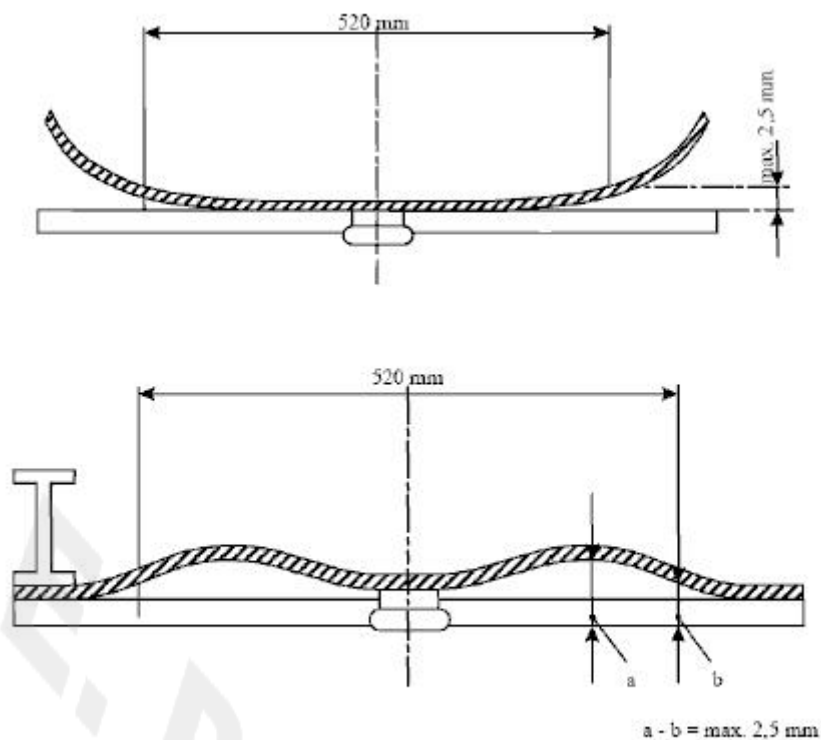


Metoda de verificare: cu șubler sau utilizându-se un calibru.

În cazul semiremorciilor cu MTMA mai mică sau cel mult egală cu 6.000 kg sau dacă sarcina pe dispozitivul de remorcăre este mai mică sau cel mult egală cu 3.000 kg, indiferent de tipul dispozitivului de cuplare:

În interiorul unui cerc cu raza de 260 mm măsurat din centrul dispozitivului de cuplare:

- deformația maximă a platoului cuplei nu trebuie să depășească 2,5 mm, conform figurii:



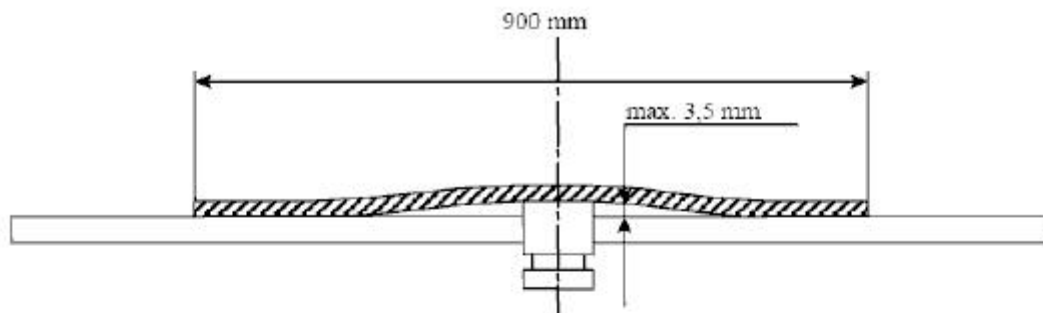
a = deformația maximă

- dacă datorită uzurii pe platoul cuplei s-au format șanțuri, acestea nu trebuie să fie mai lungi de 100 mm și mai adânci de 2,5 mm;

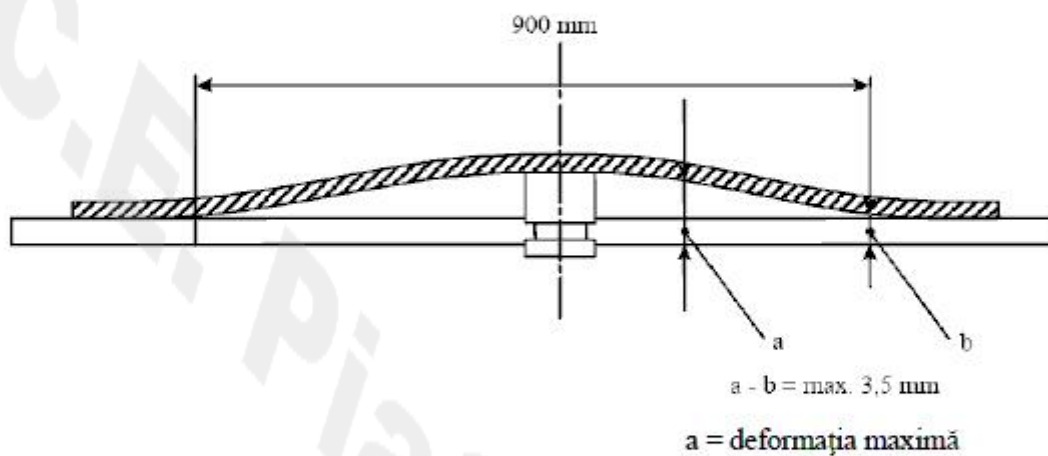
Cerințele de mai sus nu se aplică în cazul orificiilor constructive destinate gresării ce au fost practicate de către fabricant.

În cazul semiremorcilor cu MTMA mai mare de 6.000 kg sau dacă sarcina pe dispozitivul de remorcare este mai mare de 3.000 kg, indiferent de tipul dispozitivului de cuplare:

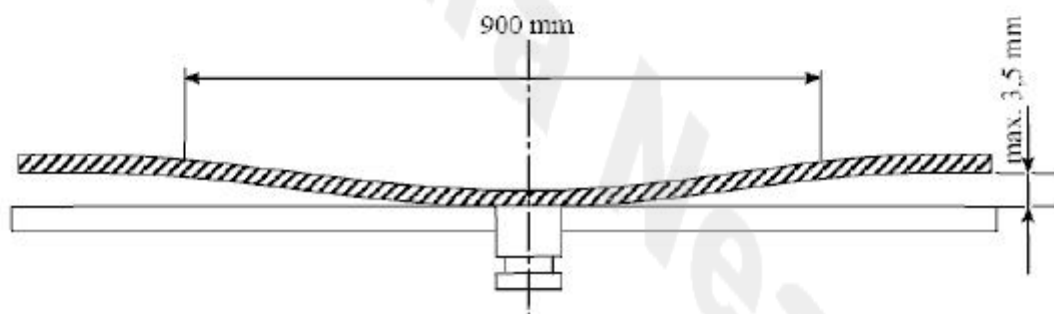
- în interiorul unui cerc cu raza de 450 mm măsurat din centrul dispozitivului de cuplare, deformația maximă a platoului cuplei nu trebuie să depășească 3,5 mm conform figurilor:



sau



sau



- dacă datorită uzurii pe platoul cuplei s-au format șanțuri, acestea nu trebuie să fie mai lungi de 100 mm și mai adânci de 2,5 mm;

Cerințele de mai sus nu se aplică în cazul orificiilor constructive destinate gresării ce au fost practicate de către fabricant.

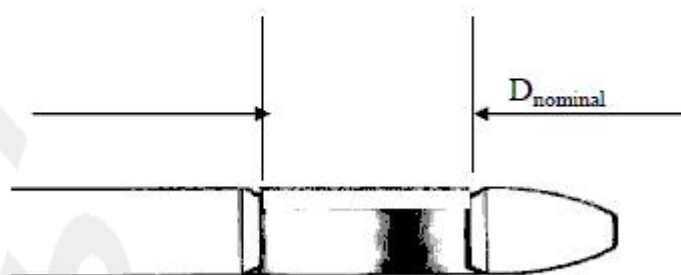
Metoda de verificare: cu șubler, riglă și ruletă.

Dispozitive de cuplare de tip ochet pentru remorci

În funcție de diametrul interior al cuplei, uzurile maxime permise sunt:

Tipodimensiuni:

1. $D_n = 40 \text{ mm}$
2. $D_n = 50 \text{ mm}$
3. $D_n = 57,5 \text{ mm}$

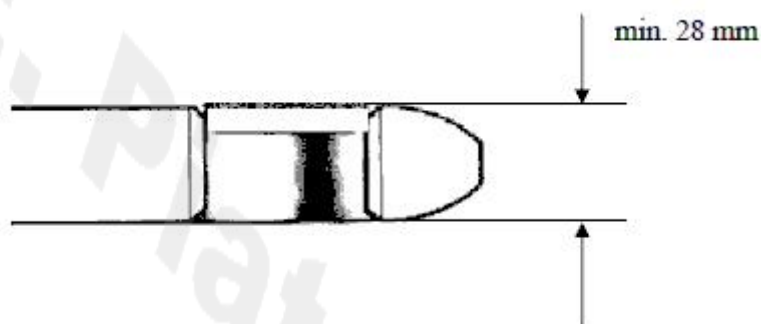


Uzuri maxime admise:

1. $D_{max} = 41,5 \text{ mm}$
2. $D_{max} = 52,5 \text{ mm}$
3. $D_{max} = 59,5 \text{ mm}$

De asemenea, sunt permise uzuri ale dispozitivelor de cuplare după cum urmează:

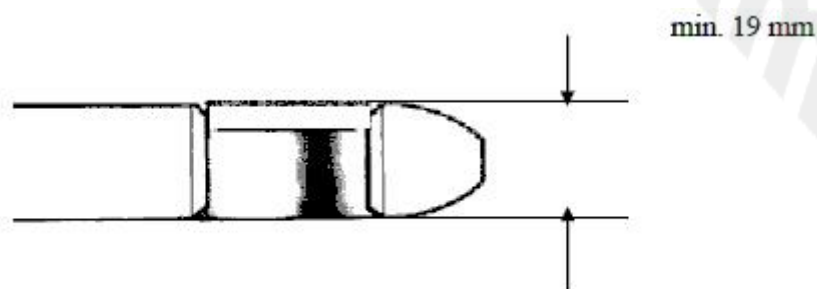
- pentru dispozitivul de cuplare cu diametrul interior de 40 mm se acceptă o grosime a acestuia de până la 28 mm datorită uzurii:



- pentru dispozitivul de cuplare cu diametrul interior de 50 mm se acceptă o grosime a acestuia de până la 41,5 mm datorită uzurii:



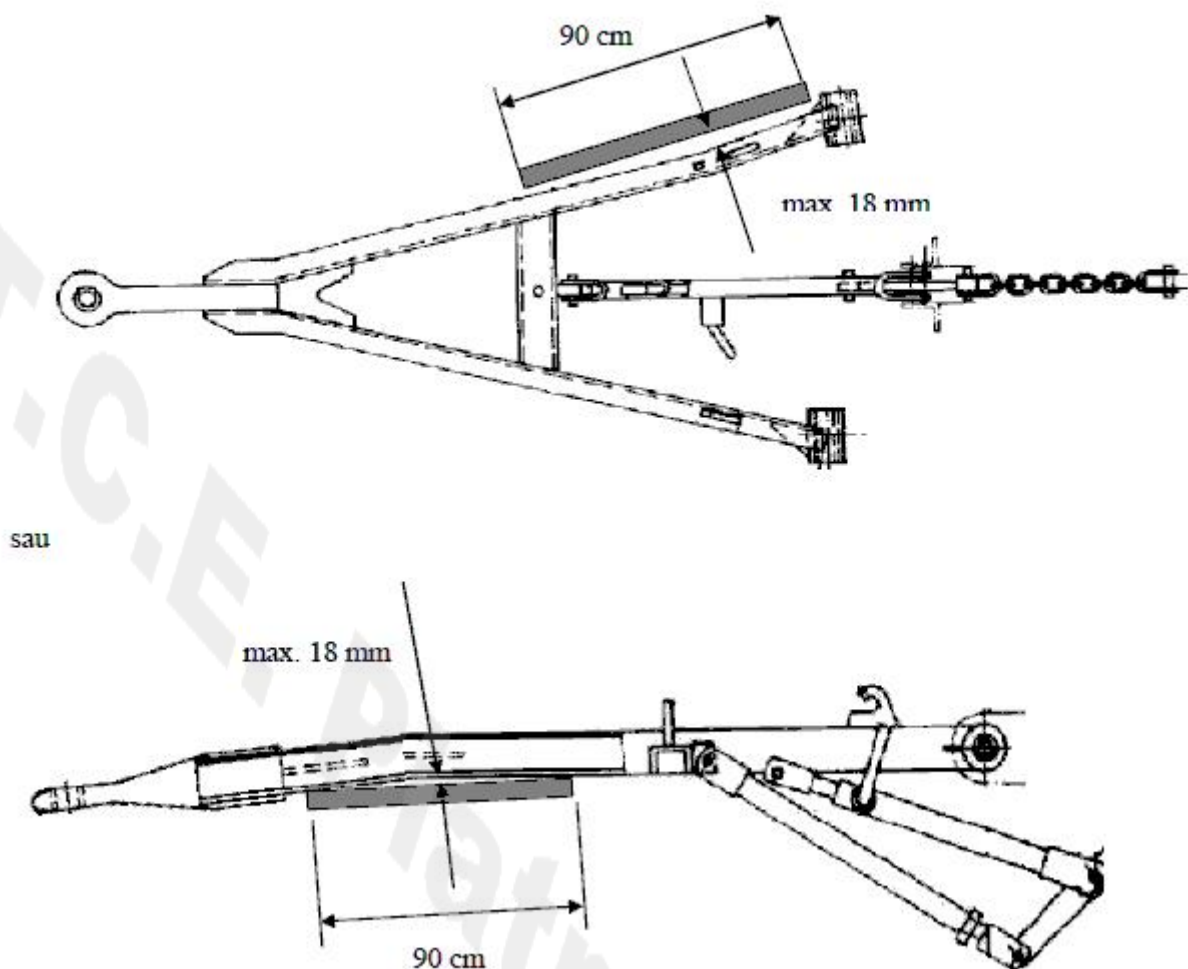
- pentru dispozitivul de cuplare cu diametrul interior de 57,5 mm se acceptă o grosime a acestuia de până la 19 mm datorită uzurii:



Metoda de verificare: cu șubler.

Starea proțapului remorcii

Se acceptă o deformare de maxim 18 mm pe o lungime de 90 cm a proțapului, conform figurii:



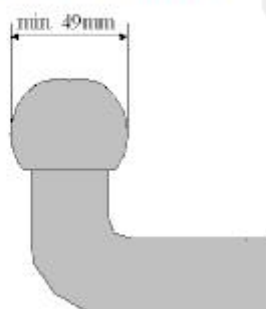
Verificarea se va efectua în cel puțin două plane perpendiculare, orizontal și vertical de-a lungul proțapului.

Metoda de verificare: cu șubler și riglă.

Cârligul de remorcare

În cazul cârligelor de remorcare de tip cuplaj sferic cu diametrul nominal de 50 mm se admite o uzură a cuplajului până la un diametru minim de 49 mm

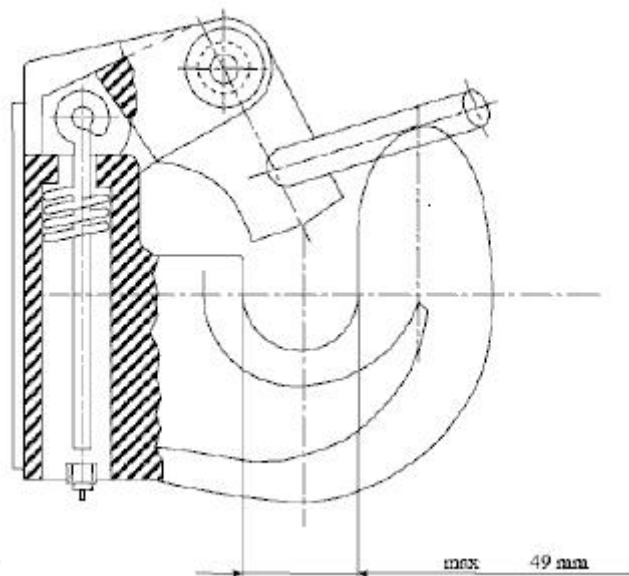
Cârligul de remorcare



Metoda de verificare: utilizându-se un calibru sau cu șubler.

Dacă un autovehicul cu MTMA mai mare de 3.500 kg este echipat cu un cârlig de remorcare, atunci acesta trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- acesta trebuie să aibă dispozitiv de închidere și dispozitiv de asigurare;
- dimensiunea orificiului din interiorul cârligului nu trebuie să fie mai mare de 49 mm ca în figură:

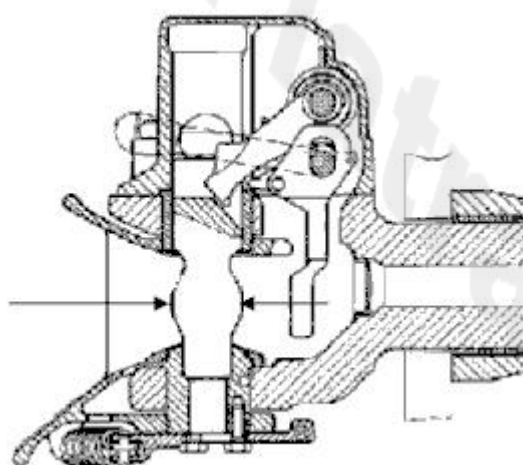


Metoda de verificare: utilizându-se un calibru sau cu șubler.

Cuple de remorcă

Dacă un autovehicul cu MTMA mai mare de 3500 kg este echipat cu o cuplă de remorcă, atunci aceasta trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- uzura maximă permisă a pivotului de cuplare trebuie să fie astfel:



Tipodimensiuni

D_{nominal}

1 = 40 mm

2 = 50 mm

3 = 57,5 mm

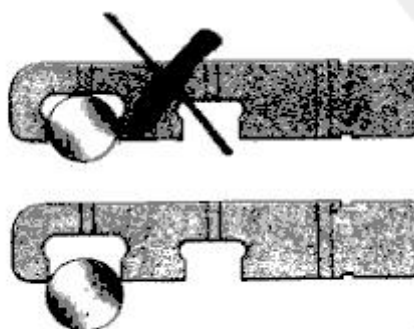
D_{min} datorat uzurii:

1 = 36,5 mm

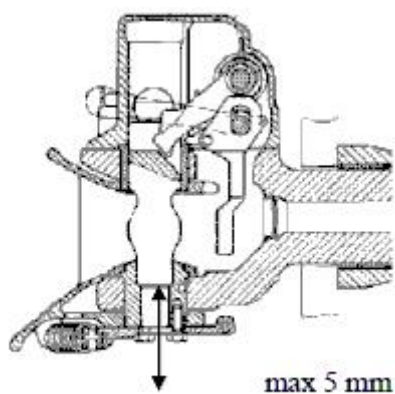
2 = 46 mm

3 = 55 mm

Metoda de verificare: utilizându-se un calibru adecvat sau cu șublerul:

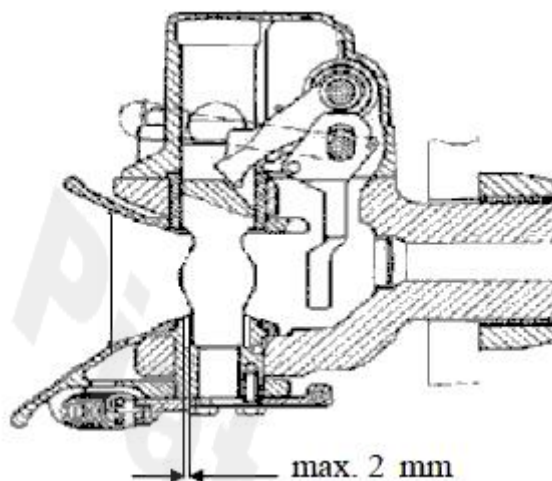


- jocul axial al pivotului de cuplare după blocare nu trebuie să depășească 5 mm:



Metoda de verificare: utilizându-se un calibru sau cu șublerul.

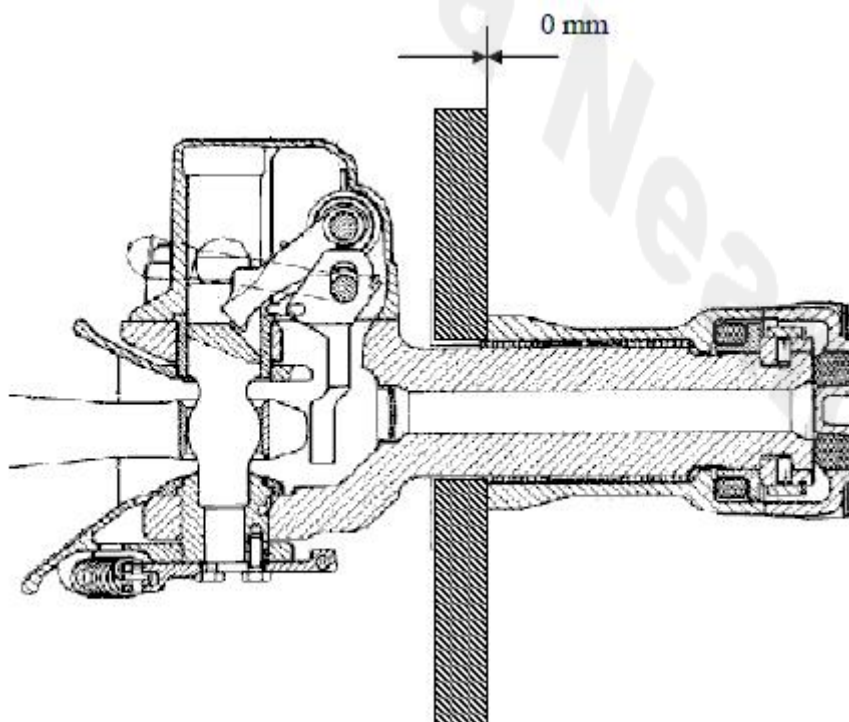
- deplasarea radială a pivotului de cuplare nu trebuie să depășească 2 mm:



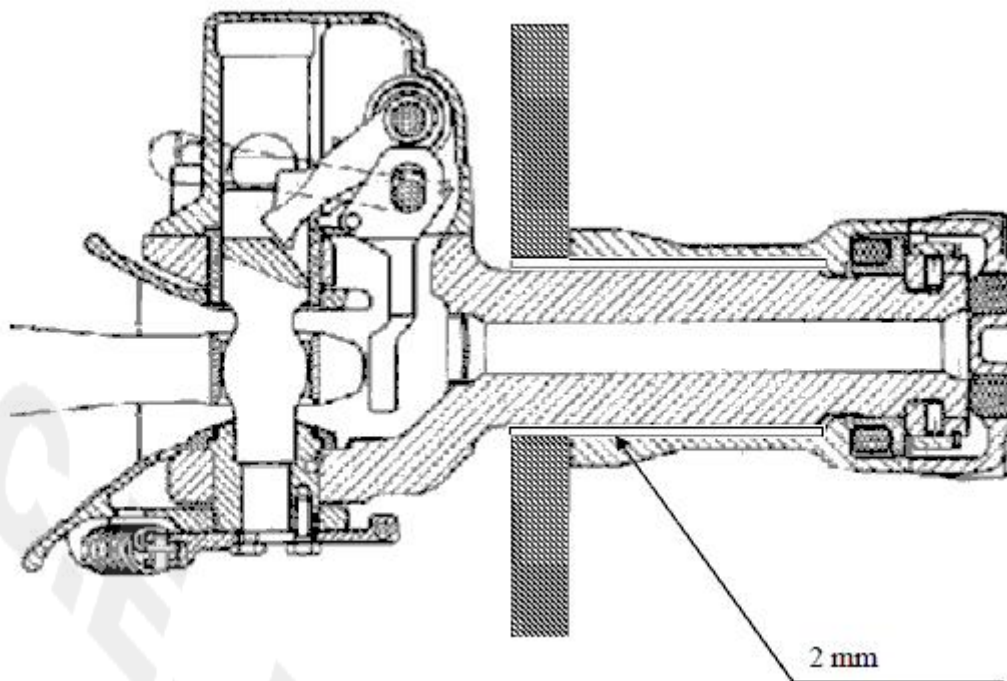
Metoda de verificare: utilizându-se un calibru sau șubler.

Fixarea dispozitivului de cuplare

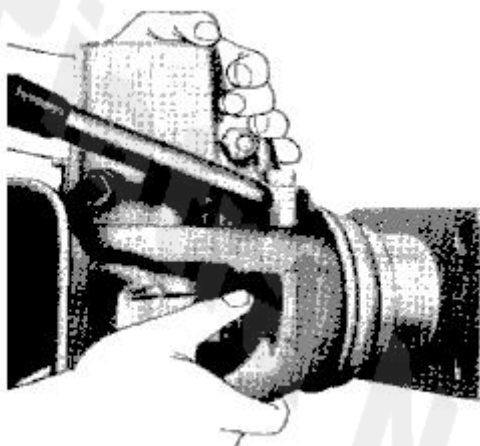
- nu sunt admise jocuri axiale ale dispozitivului de cuplare;



- jocul radial maxim al dispozitivului de cuplare trebuie să fie de 2 mm;

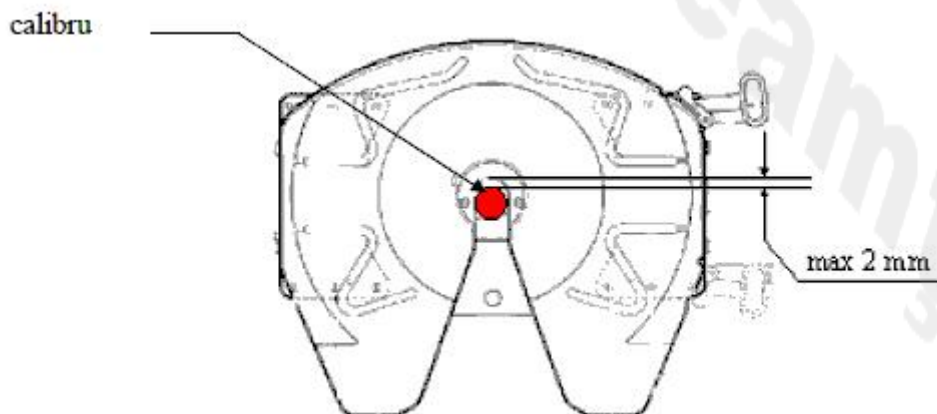


Se încearcă mișcarea cuplei de remorcare în sus și în jos conform figurii:



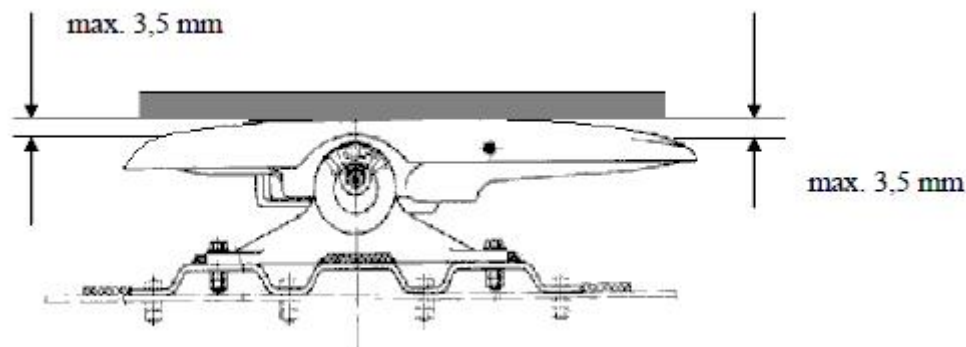
Dispozitive de cuplare pentru autotractoare

Jocul maxim admis al cuiului pivotului de remorcare în dispozitivul de cuplare este de maxim 2 mm.



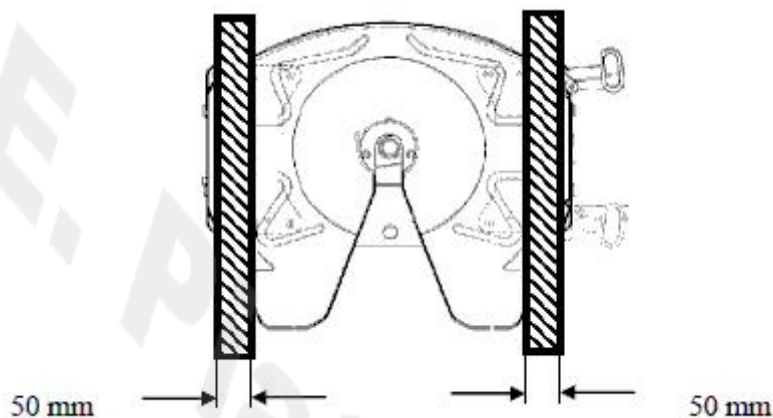
Metoda de verificare: utilizându-se un calibru adecvat, șubler sau alt dispozitiv de măsurare.

Abaterea de la planeitate a platoului dispozitivului de cuplare în partea centrală a sa trebuie să fie de maxim 3,5 mm conform figurii:



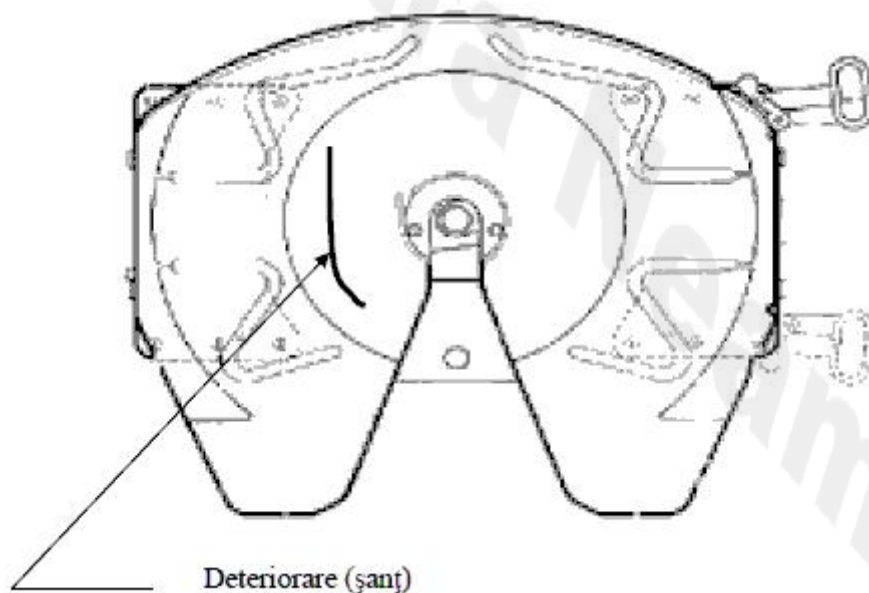
Metoda de verificare: utilizându-se riglă și șubler sau calibru.

Pe părțile laterale ale platoului dispozitivului de cuplare, în două benzi late de 50 mm de la extremitățile platoului dispozitivului de cuplare se admite o abatere de la planeitate de 5 mm conform figurii:



Metoda de verificare: riglă și șubler sau calibru.

Se admit deteriorări (șanțuri) ale platoului dispozitivului de cuplare ce nu sunt mai lungi de 100 mm și mai adânci de 2,5 mm:



Metoda de verificare: riglă și șubler.

Anexa 2^1

la reglementări

Prevederi privind efectuarea ITP mașini și utilaje
autopropulsate pentru lucrări

Plan de operațiuni

Font 7

Nr. crt.	Denumirea verificării	Metoda de control și aparatura necesară	Defecte constatate	Cod defect
				DMi DMa DP

0	1	2	3	4	5	6
0. IDENTIFICARE						
0.1.	Verificare stare plăci cu numărul de înregistrare, concordanță între plăcile de cu numărul de înregistrare și numărul înregistrare din certificatul de înregistrare	Inspecție vizuală	a) Placă lipsă sau fixată necorespunzător astfel încât s-ar putea desprinde de pe vehicul b) Număr de înregistrare ilizibil sau lipsă c) Numărul de înregistrare de pe placă nu este în concordanță cu certificatul de înregistrare. d) Placă deteriorată	X		
0.2.	Verificare concordanță între datele de identificare prelevate de pe vehiculul prezentat la ITP și datele din certificatul de înregistrare, cartea de identitate a vehiculului și atestatul tehnic dacă a fost eliberat de RAR, după caz	Inspecție vizuală după curățarea locurilor unde se află poansonat numărul de identificare Se verifică concordanța dintre vehiculul prezentat la ITP și datele din certificatul de înregistrare, cartea de identitate a vehiculului și atestatul tehnic dacă a fost eliberat de RAR, după caz, privind: categorie, marcă, tip, număr de identificare poansonat sau ștanțat.	a) Lipsă număr de identificare poansonat sau ștanțat b) Număr de identificare incomplet, ilizibil parțial sau total c) Număr de identificare neconform cu datele din certificatul de înregistrare d) Vehiculul prezentat la ITP nu corespunde cu datele privind: categoria, marca și tipul vehiculului. e) Număr de identificare modificat f) Suportul pe care se află poansonat numărul de identificare este fixat artizanal pe vehicul (ex. înconjurat de un cordon de sudură).	X		
1. SISTEM DE FRÂNARE						
1.1. Stare mecanică și funcționare						
1.1.1.	Pedală/Manetă de frână și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat NOTĂ: Vehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit.	a) Uzură avansată sau joc excesiv a axului pedalei b) Cursă excesivă sau insuficientă a dispozitivului de acționare c) Dispozitivul de acționare nu revine corect la poziția inițială. d) Dispozitivul de acționare deformat excesiv, fisurat, rupt	X		
1.1.2.	Element de acționare frână de mână, levier de comandă frână de mână, mecanism cu clichet frână de mână, frână de mână cu acționare electrică	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Sistemul de blocare al mecanismului cu clichet nu funcționează. b) Element de acționare cu uzură excesivă, lipsă, deteriorat sau nefuncțional	X		
1.1.3.	Dispozitiv servofrână, pompă centrală de frână (pentru sistemul de frânare hidraulic)	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Dispozitiv servofrână deteriorat sau ineficient b) Pompă centrală neetanșă/defectă (pierde presiunea la apăsarea constantă a pedalei sau la acționarea manetei) c) Fixare necorespunzătoare a pompei centrale de frână d) Cantitate insuficientă a lichidului de frână	X		
1.1.4.	Pompă de vacuum sau compresor și rezervoare de aer (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru	a) Pierdere de aer care provoacă o scădere importantă de presiune sau pierdere de aer perceptibilă auditiv b) Pompa de vacuum deteriorată sau nefuncțională c) Rezervoare de aer comprimat deteriorate, corodate/neetanșe d) Fixare necorespunzătoare a rezervoarelor de aer comprimat	X		
1.1.5.	Conducte de frână rigide, racorduri flexibile de frână	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Conductă, racord sau conexiune neetanșă (pierderi reduse/importante) b) Deteriorări sau coroziuni excesive c) Conductă poziționată necorespunzător d) Conductă fisurată sau ruptă; racord fisurat sau rupt e) Racord deteriorat, cu puncte de frecare, răsucit sau prea scurt f) Umflare excesivă la presiune g) Racord cu porozități	X	X	

1.1.6.	Leviere și conexiuni, tije de acționare	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Componente corodate sau uzate excesiv b) Leviere, tije sau conexiuni fixate necorespunzător c) Orice element care poate împiedica mișcarea liberă a elementelor sistemului de frânare d) Lipsă elemente ale timoneriei	X	X
1.1.7.	Elemente de acționare sistem frânare (inclusiv etriere, cilindri de frână cu arc, cilindri de frână hidraulici, garnituri de fricțiune, tamburi și discuri de frână)	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat (unde există zonă de vizitare)	a) Neetanșeități (pierderi reduse/importante) b) Fixare necorespunzătoare/montare incorectă c) Coroziuni excesive d) Burduf de protecție împotriva prafului rupt/lipsă e) Lipsă garnituri de fricțiune f) Uzură excesivă, șanțuri, fisuri, spărturi, fixare necorespunzătoare sau alte defecte care compromit siguranța (la o roată/la mai multe roți) g) Tambur sau disc lipsă h) Joc disc de frână	X	X
1.2. Performanță și eficacitate frână de serviciu					
1.2.1.	Performanță	Inspecție prin probe în parcurs Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim.	a) Vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie b) Zgomot la roată în timpul frânării	X	
1.2.2.	Eficacitate (+E)	a) Inspecție prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare (pentru vehicule cu viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h) A se vedea anexa nr. 11 la reglementări. b) Inspecție prin probe în parcurs (pentru vehicule cu viteză maximă constructivă care nu depășește 25 km/h) A se vedea anexa nr. 11 la reglementări.	Coeficient de frânare mai mic de 2,0 m/s ² Vehiculul nu frânează corespunzător.		X
1.3. Performanță și eficacitate frână de staționare (cu excepția vehiculelor dotate cu frână electrică)					
1.3.1.	Performanță	Inspecție prin probe în parcurs Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim.	a) Vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie. b) Zgomot la roată în timpul frânării	X	
1.3.2.	Eficacitate (+E)	a) Inspecție prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare (pentru vehicule cu viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h) A se vedea anexa nr. 11 la reglementări. b) Inspecție prin probe în parcurs (pentru vehicule cu viteză maximă constructivă care nu depășește 25 km/h) A se vedea anexa nr. 11 la reglementări.	Coeficient de frânare mai mic de 1,6 m/s ² Vehiculul nu frânează corespunzător.		X
1.4.	Frână de staționare (vehicule dotate cu frână electrică)	Cu frâna electrică acționată se verifică dacă vehiculul poate fi deplasat de pe loc.	Vehiculul poate fi deplasat de pe loc.		X
2. SISTEM DE DIRECȚIE					

2.1. Stare mecanică					
2.1.1.	Stare, funcționare sistem de direcție	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil) Volanul este rotit stânga-dreapta.	Sistem de direcție greu manevrabil	X	
2.1.2.	Stare, fixare casetă de direcție	Inspecție vizuală a fixării casetei de direcție Se rotește volanul stânga-dreapta.	a) Fixare necorespunzătoare a casetei b) Casetă de direcție fisurată/spartă	X	X
2.1.3.	Jocuri în sistemul de direcție	Inspecție vizuală a componentelor timoneriei direcției în ceea ce privește uzura, fisurile și siguranța în timp ce volanul este rotit stânga-dreapta cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a) Mișcare relativă între componentele sistemului ce ar trebui să fie fixe b) Joc excesiv în articulațiile sistemului de direcție c) Deformări/fisuri ale oricărui element d) Alinierea defectuoasă a componentelor (de exemplu, bară de comandă a direcției, bară de conexiune etc.) e) Burduf de protecție la praf lipsă	X	X
2.1.4.	Stare, fixare, funcționare și etanșeitate servodirecție	Verificarea servodirecției și a nivelului de ulei hidraulic din rezervor (dacă este vizibil) Cu roțile pe sol și cu motorul funcționând, se verifică dacă servodirecția funcționează corect.	a) Neetanșeități (scurgeri reduse/importante) b) Nivel redus de lichid c) Mecanismul nu funcționează d) Mecanism fixat necorespunzător/fisurat e) Conducte care freacă/ poziționate necorespunzător f) Conducte, furtunuri deteriorate/uzate sau corodate excesiv	X	X
2.2. Volan și coloană volan					
2.2.1.	Stare, fixare volan	Cu roțile pe sol, se oscilează volanul dintr-o parte în alta într-un plan perpendicular pe coloana de direcție și se aplică de jos în sus și de sus în jos. Se inspectează vizual jocurile.	a) Deplasare relativă între volan și coloana de direcție care indică un joc excesiv b) Butucul, coroana sau spițele volanului fisurate sau fixate necorespunzător	X	X
2.2.2.	Joc la volan	Cu motorul în funcțiune în cazul vehiculelor cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se rotește ușor volanul stânga-dreapta, pe cât posibil fără a mișca roțile. Se verifică vizual mișcarea liberă.	Joc excesiv al direcției (de exemplu, un punct de pe coroana volanului poate fi rotit pe un arc de cerc pe o distanță mai mare de o cincime din diametrul volanului fără ca roțile directoare să se miște)	X	X
2.3.	Aliniament roți	Verificarea aliniamentului roților Control vizual	Roți nealiniat în mod evident	X	
2.4.	Stare, fixare comandă direcție	Se acționează comanda direcției și se verifică vizual jocul și starea cuplajelor elastice sau a altor articulații.	a) Jocuri excesive în articulații sau cuplaje b) Reparație sau modificare necorespunzătoare	X	X
3. VIZIBILITATE					
3.1.	Câmp de vizibilitate	Inspecție vizuală de la postul de conducere	a) Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului care îi afectează vederea în față sau lateral b) Nu se asigură vizibilitatea corespunzătoare spre înapoi.	X	X
3.2.	Stare parbriz și celelalte geamuri	Inspecție vizuală	a) Parbriz sau geam în stare necorespunzătoare (sablă, zgâriat/cu opacități importante sau din	X	X

			material necorespunzător)			
			b) Parbriz fisurat, spart	X	X	
3.3.	Oglinzi retrovizoare	Inspecție vizuală și funcțională de la postul de conducere	a) Oglindă lipsă ori care nu asigură vizibilitatea corespunzătoare b) Oglindă deteriorată sau fixată necorespunzător		X	
3.4.	Ștergătoare de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională	a) Ștergător care nu funcționează corespunzător sau lipsă b) Lamela ștergătorului lipsă		X	
3.5.	Spălătoare de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională	Spălător care nu funcționează corespunzător/ lipsă	X	X	
4. LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE (în funcție de echiparea prevăzută de producător)						
4.1. Faruri						
4.1.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare defectuoasă/lipsa farului sau a sursei de lumină b) Far fixat necorespunzător c) Far cu oglinda deteriorată d) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare e) Sursă de lumină defectă	X	X	
4.1.2.	Orientare (+E) (numai pentru farurile utilizate pentru circulația rutieră)	Inspecție vizuală și funcțională Se determină centrul de focalizare orizontal al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul aparatului de control al farurilor. Inspectorul va regla farul dacă dispozitivul de reglare este funcțional.	a) Far reglat necorespunzător b) Sursa de lumină montată necorespunzător		X	
4.1.3.	Comutare lumini	Inspecție vizuală și funcțională	Dispozitiv de comandă defect		X	
4.2. Lămpi de poziție față, spate și laterale, lămpi de gabarit						
4.2.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare d) Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.2.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă	X	X	
4.3. Lămpi de frânare						
4.3.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare d) Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.3.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
4.4. Lămpi indicatoare de direcție și de avarie						
4.4.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare d) Lipsă lampă sau dispersor	X	X	
4.4.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	

		funcțională	de comandă			
4.5. Faruri și lămpi de ceață						
4.5.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare d) Lipsă lampă sau dispersor		X	
				X	X	
					X	
					X	
4.5.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
4.6. Lămpi de mers înapoi						
4.6.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare d) Lipsă lampă sau dispersor		X	
				X	X	
					X	
					X	
4.6.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
4.7.	Dispozitiv de iluminare a plăcii spate cu numărul de înregistrare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lampă care proiectează lumina direct în spate b) Sursă de lumină defectă c) Lampă fixată nesigur d) Lipsă lampă sau dispersor e) Fixare necorespunzătoare	X	X	
				X	X	
				X	X	
					X	
				X		
4.8.	Proiectoare de lucru	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare d) Lipsă lampă sau dispersor	X		
				X	X	
					X	
					X	
4.9.	Lămpi speciale de avertizare (girofar)	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă b) Dispersor fisurat/spart, de culoare necorespunzătoare c) Fixare necorespunzătoare d) Lipsă lampă sau dispersor		X	
				X	X	
					X	
					X	
4.10.	Catadioptri	Inspecție vizuală	Catadioptri deteriorați/lipsă	X	X	
4.11.	Martori luminoși	Inspecție vizuală și funcțională	Nu funcționează corespunzător (nu afectează/afectează direct siguranța rutieră).			
				X	X	
4.12.	Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă	Inspecție vizuală și funcțională	a) Conexiuni electrice fixate necorespunzător b) Izolație deteriorată	X	X	
					X	
4.13.	Cablaj electric	Inspecție vizuală	a) Cabluri fixate/poziționate/securizate necorespunzător b) Instalație electrică deteriorată c) Izolație cablaj deteriorată	X	X	X
				X	X	X
				X	X	X
4.14.	Baterii(e) de acumulatori	Inspecție vizuală	a) Fixată necorespunzător b) Scurgeri de electrolit (în funcție de debit)	X	X	
				X	X	
5. PUNȚI, ROȚI, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE						
5.1. Punți (axe)						
5.1.1.	Stare, fixare punți	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a) Punte corodată excesiv/deformată sau fisurată b) Jocuri în articulațiile de fixare/fixare nesigură pe vehicul c) Reparație/modificare necorespunzătoare d) Tirant deformat, nefixat corespunzător pe șasiu/caroserie		X	X
					X	X
					X	X
					X	
5.1.2.	Stare, fixare fuzete	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil) Se rotește volanul stânga-dreapta.	a) Fuzetă fisurată sau deformată b) Joc excesiv al pivotului fuzetei c) Piulițe, prezoane sau șuruburi de fixare lipsă (în funcție de număr)		X	X
					X	X
					X	X

5.1.3.	Rulmenți roți (dacă verificarea este posibilă)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil) Se rotește volanul stânga-dreapta.	Joc excesiv la rulment		X	X
5.2. Roți (jante) și anvelope						
5.2.1.	Stare, fixare butuci roți	Inspecție vizuală pe ambele părți ale fiecărei roți cu vehiculul	Prezon sau piuliță lipsă sau slăbit(ă) (în funcție de număr)		X	X
5.2.2.	Stare, fixare roți	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	Jantă deformată excesiv, fisurată, sudată necorespunzător		X	
5.2.3.	Stare, fixare anvelope	Inspecție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi	a) Dimensiunea anvelopei nu corespunde cu cea menționată în atestatul tehnic (dacă acesta a fost emis). b) Anvelope de dimensiuni diferite pe aceeași axă sau la roți jumelate c) Tăieturi profunde sau deteriorări importante pe banda de rulare sau pe flancurile anvelopelor d) Adâncimea profilului principal (zona centrală de 3/4 din lățimea benzii de rulare) mai mică de 2 mm la anvelopele cu diametrul jantei până la 20" inclusiv sau 4 mm la anvelopele cu diametrul jantei peste 20" e) Frecarea anvelopei de părți ale șasiului/caroseriei sau ale suspensiei		X	
5.3. Suspensie						
5.3.1.	Arcuri (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a) Fixare sau montare necorespunzătoare a arcurilor pe șasiu sau punte b) O componentă a arcului deteriorată/fisurată c) Lipsă arc la una din punți (roți) d) Arc rupt		X	X
5.3.2.	Amortizoare (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșeități sau funcționare necorespunzătoare b) Jocuri excesive în articulațiile de fixare pe cadru sau șasiu c) Lipsă amortizor		X	
5.3.3.	Articulații suspensie (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a) Lipsă bolțuri fixare arc și/sau buche b) Lipsă plăcuțe reazem și/sau bride c) Bolțul articulației, buche, articulațiile suspensiei rupte			X
5.3.4.	Suspensie pneumatică (dacă a fost prevăzută de producător)	Inspecție vizuală și auditivă cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a) Orice componentă deteriorată/defectă b) Fixare necorespunzătoare pe șasiu sau punte		X	X
6. ȘASIU, CABINĂ ȘI ELEMENTE ATAȘATE ȘASIULUI						
6.1. Șasiu sau cadru și elemente atașate						
6.1.1.	Stare generală șasiu, șasiu suplimentar	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a) Lonjeroane sau traverse fisurate sau deformat b) Coroziune excesivă care afectează rigiditatea șasiului c) Coroziuni avansate (zone corodate, coroziiuni străpunse)/fisuri, rupturi, deformări importante ale elementelor de rezistență pe orice parte, inclusiv pe traverse d) Elemente de rezistență sudate necorespunzător		X	X
6.1.2.	Tubulatură de evacuare, amortizoare	Inspecție vizuală și	a) Sistem de evacuare fixat necorespunzător sau			

	de zgomot	auditivă cu vehiculul cu motorul în funcționare	neetaș b) Gazele de evacuare pătrund în habitacul sau în cabina conducătorului. c) Lipsă element din tubulatura de evacuare d) Tubulatura de evacuare nu este poziționată corespunzător.	X	
6.1.3.	Rezervor de combustibil și conducte de alimentare (inclusiv rezervorul de combustibil pentru dispozitivul de încălzire și conducte)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a) Rezervor sau conducte fixate necorespunzător b) Rezervorul neetaș (prezintă scurgeri), capacul rezervorului lipsește sau nu este corespunzător. c) Conducte alimentare cu combustibil deteriorate, poziționate necorespunzător sau uzate datorită frecării de alte componente d) Risc de incendiu datorat scurgerilor de combustibil, protecției necorespunzătoare a rezervorului sau tubulaturii de evacuare, condițiilor din compartimentul motor e) Alimentare dintr-un rezervor improvizat, altul decât cel destinat f) Scurgeri benzină g) Scurgeri motorină h) Furtun de alimentare cu benzină, motorină uzat/crăpat, tăiat i) Lipsă coliere asigurare furtunuri	X	X
6.1.4.	Bare de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală	Elemente fixate necorespunzător/deteriorate care pot provoca accidentări	X	X
6.1.5.	Dispozitiv de remorcă (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală urmărind cu atenție uzura și funcționarea corespunzătoare a tuturor dispozitivelor de siguranță montate	a) Element component deformat/defect sau fisurat b) Orice dispozitiv de siguranță lipsă, deteriorat sau care nu funcționează corespunzător c) Obstrucționarea plăcii cu numărul de înregistrare sau a oricărei lămpi (atunci când nu sunt utilizate) d) Coroziuni excesive ale elementelor de rezistență pe care sunt fixate dispozitivele de remorcă	X	X
6.1.6.	Transmisie	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe sol sau pe canal (dacă este disponibil) Se verifică atent zona ambreiajului, cutiei de viteze, diferențialului și a reductorului.	a) Jocuri excesive în elementele transmisiei b) Elemente de siguranță fixate necorespunzător/lipsă c) Pedală ambreiaj cu acționare greoaie, lipsă siguranță de asigurare pedală pe ax d) Levier selectare viteze fixat necorespunzător/modificat e) Comandă ambreiaj fixată necorespunzător f) Timonerie schimbător de viteze fixată necorespunzător/modificată constructiv g) Fixare necorespunzătoare a cutiei de viteze (de exemplu, lipsă șuruburi de fixare)	X	X
6.1.6.1.	Funcționare transmisie	Inspecție în parcurs	a) Funcționare necorespunzătoare a ambreiajului, cutiei de viteze sau reductorului b) Zgomot anormal la transmisie	X	X
6.1.7.	Fixare motor	Inspecție vizuală cu motorul în funcțiune	Suport motor fisurat, desprins sau fixat nesigur	X	X
6.2. Cabină și caroserie					
6.2.1.	Stare, fixare caroserie, cabină	Inspecție vizuală și funcțională pentru anumite verificări	a) Panou, element lipsă sau deteriorat care ar putea produce răni b) Montant deformat, corodat excesiv sau fisurat care poate genera deschiderea accidentală a capotelor sau a obloanelor c) Elemente de caroserie sau cabină incomplete, deteriorate sau reparate necorespunzător d) Elemente de caroserie corodate excesiv e) Caroseria, cabina, suprastructura nu este fixată corespunzător f) Coroziuni excesive în punctele de fixare ale	X	X

			caroseriei		X	
6.2.2.	Uși și dispozitive de închidere uși	Inspecție vizuală și funcțională	a) Ușă care nu se deschide sau nu se închide corespunzător b) Ușă, balama, dispozitiv de asigurare slăbite, deteriorate/lipsă c) Coroziuni excesive uși	X	X	
6.2.3.	Scaun conducător vehicul	Inspecție vizuală și funcțională	a) Scaun fixat necorespunzător sau cu o structură defectă b) Mecanismul de reglare a scaunului nu funcționează corect. c) Scaun lipsă		X	X
6.2.4.	Alte scaune	Inspecție vizuală	a) Scaune defecte/fixate necorespunzător b) Scaune montate suplimentar	X	X	
6.2.5.	Scări pentru cabină	Inspecție vizuală	a) Treaptă/grup de trepte deteriorată(e) sau fixată(e) nesigur b) Treaptă/grup de trepte care poate (pot) provoca accidente	X	X	
6.2.6.	Apărători de noroi, aripi, dispozitive antiîmproșcare (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală	a) Elemente slăbite, corodate excesiv/rupte sau lipsă b) Spațiu insuficient pentru roți	X	X	
7. ALTE ECHIPAMENTE						
7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere (dacă au fost prevăzute de producător)						
7.1.1.	Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală Verificare puncte de ancorare	a) Punct de ancorare deteriorat excesiv b) Punct de ancorare fixat necorespunzător		X	X
7.1.2.	Stare, fixare centuri de siguranță, catarame	Inspecție vizuală și funcțională	a) Centură de siguranță deteriorată b) Dispozitivul de închidere este avariāt, lipsește sau nu funcționează corect. c) Mecanismul de recuperare a centurii avariāt sau nu funcționează corect (la cele retractabile)		X	
7.2.	Încuietori	Inspecție vizuală și funcțională	Dispozitiv de închidere sau blocare defect sau funcționând necorespunzător	X		
7.3.	Cale de roată (dacă au fost prevăzute)	Inspecție vizuală	Deteriorate/lipsă	X	X	
7.4.	Avertizor acustic	Inspecție vizuală și funcțională	a) Nu funcționează. b) Comandă nesigură		X	
7.5.	Vitezometru (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și funcțională în timpul probei în parcurs	a) Nu funcționează sau lipsește. b) Nu este iluminat.	X	X	
7.6.	Elemente de asigurare ale echipamentului (lor) de lucru pentru deplasarea în siguranță pe drumurile publice	Inspecție vizuală și funcțională	a) Elemente neconforme b) Elemente deteriorate, lipsă sau nu funcționează corect		X	
8. EMISII POLUANTE						
8.1. Zgomot						
8.1.1.	Sistem de reducere a zgomotului	Inspecție vizuală și auditivă	a) Nivel de zgomot excesiv b) Orice parte a sistemului de reducere a zgomotului nesigură, lipsă, deteriorată, fixată incorect sau modificată în mod evident, astfel încât ar putea afecta în mod semnificativ nivelul de zgomot		X	
8.2. Gaze de evacuare						
8.2.1. Emisii						
8.2.1.1.	Echipament de control al emisiilor de gaze (dacă a fost prevăzut de	Inspecție vizuală	Echipament de control al emisiilor prevăzut de producător lipsă, modificat sau defect în mod		X	

	producător)		evident				
8.3. Alte aspecte referitoare la mediu							
8.3.1.	Scurgeri de lichide	Inspecție vizuală	Orice scurgere în exces de lichid care poate afecta mediul ambiant sau expune la riscuri pe alți utilizatori ai drumului	X	X		
8.3.2.	Fum vizibil	Inspecție vizuală	Fum în exces de orice culoare		X		
9. ALTE VERIFICĂRI							
9.1.	Vehicul în ansamblu	Inspecție vizuală sau prin utilizarea unui echipament adecvat	a) Reparații sau modificări necorespunzătoare ale oricărei componente a vehiculului b) Orice defect suplimentar constatat ce ar putea afecta siguranța circulației pe drumurile publice	X	X	X	
				X	X	X	

Lit. a) de la nr. crt. 7.5 din anexa 2[^]1 la reglementări a fost modificată de **RECTIFICAREA nr. 1.107 din 29 iunie 2012**, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 580 din 14 august 2012.

Anexa 3

la reglementări

Cerințe privind echiparea ulterioară fabricației cu dispozitive de vizibilitate indirectă a autovehiculelor din categoriile N(2) și N(3)

I. DEFINIȚII

Dispozitive pentru vizibilitate indirectă - dispozitive pentru observarea câmpului de vizibilitate adiacent autovehiculului ce nu poate fi observat prin vizibilitate directă. Acestea pot fi oglinzi convenționale, monitoare-cameră sau alte dispozitive capabile să furnizeze informații despre câmpul indirect de vizibilitate al conducătorului auto.

Oglindă - orice dispozitiv, cu excepția dispozitivelor de tip periscop, ce poate oferi o imagine clară spre înapoi, lateral sau în fața vehiculului.

Clasificarea oglinzilor:

- a) clasa I - oglindă retrovizoare interioară;
- b) clasa II și III - oglinzi retrovizoare exterioare principale;
- c) clasa IV - oglindă retrovizoare exterioară cu unghi mare de vizibilitate;
- d) clasa V - oglindă retrovizoare exterioară de proximitate (apropiere);
- e) clasa VI - oglindă frontală.

II. CERINȚE DE ECHIPARE ULTERIOARĂ FABRICAȚIEI CU OGLINZI RETROVIZOARE

1. Cerința echipării ulterioare fabricației cu oglinzi retrovizoare suplimentare sau cu alte dispozitive de vizibilitate indirectă se aplică autovehiculelor din categoriile N(2) și N(3) care nu au fost omologate de tip sau individual în conformitate cu Directiva 2003/97/CE*4).

Notă

*4) Directiva 2003/97/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 10 noiembrie 2003 privind armonizarea legislației Statelor membre privind omologarea de tip a dispozitivelor de vizibilitate indirectă și a vehiculelor echipate cu aceste dispozitive și care modifică Directiva 70/156/CEE și abrogă Directiva 71/127/CEE, modificată ultima dată prin Directiva 2005/27/CE a Comisiei din 29 martie 2005 care modifică pentru adaptarea la progresul tehnic Directiva 2003/97/CE

2. Prezentele cerințe nu se aplică următoarelor:

- a) autovehiculelor din categoriile N(2) și N(3) înmatriculate înainte de 01.01.2000;
- b) autovehiculelor din categoria N(2) a căror MTMA nu depășește 7,5 tone, în cazul cărora nu este posibilă montarea unei oglinzi retrovizoare de clasa V astfel încât să se asigure îndeplinirea următoarelor condiții:
 - i) nicio componentă a oglinzii retrovizoare nu se află la o distanță mai mică de 2 m față de sol (se poate aplica o toleranță de + 10 cm), indiferent de poziția de reglare, atunci când autovehiculul este încărcat la MTMA;
 - ii) oglinda retrovizoare este complet vizibilă din poziția conducătorului auto;

3. Până la 31 martie 2009, toate autovehiculele prevăzute la pct. 1, cu excepția celor menționate la pct. 2, trebuie echipate, pe partea pasagerului, cu oglinzi cu unghi mare de vizibilitate și de proximitate, care îndeplinesc cerințele prevăzute pentru oglinzile de clasele IV și, respectiv V, prevăzute de Directiva 2003/97/CE.

4. În cazul autovehiculelor ce sunt prevăzute, pe partea pasagerului, cu oglinzi cu unghi mare de vizibilitate și de proximitate astfel încât combinația câmpurilor lor de vizibilitate acoperă cel puțin 95% din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru oglinzile retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85% din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru oglinzile retrovizoare de clasa V (în conformitate cu cerințele Directivei 2003/97/CE), condițiile se consideră a fi respectate și nu este necesară montarea altor oglinzi sau sisteme de vizibilitate suplimentare.

5. Autovehiculele prevăzute la pct. 2 ce nu pot fi echipate cu oglinzi retrovizoare conform prezentelor cerințe ca urmare a lipsei de soluții tehnice disponibile și viabile din punct de vedere economic, pot fi echipate cu oglinzi retrovizoare suplimentare și/sau cu alte dispozitive de vizibilitate indirectă, cu condiția ca respectivele dispozitive combinate să asigure o vizibilitate de cel puțin 95% din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85% din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa V (în conformitate cu cerințele Directivei 2003/97/CE).

6. Prezentele cerințe nu se aplică autovehiculelor istorice.

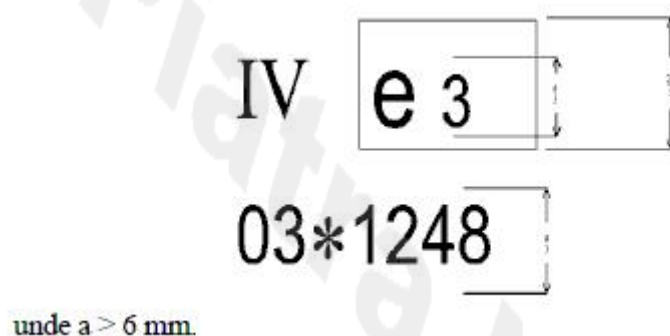
III. METODA DE VERIFICARE:

1. În condițiile în care, pentru oglinzile cu unghi mare de vizibilitate și de proximitate cu care este echipat autovehiculul prezentat la ITP, sunt prezentate certificate de conformitate care atestă îndeplinirea prevederilor Directivei 2003/97/CE în ceea ce privește câmpul de vizibilitate, nu mai este necesară verificarea câmpurilor de vizibilitate pentru cele două tipuri de oglinzi.

1.1. Certificatele de conformitate trebuie emise de RAR sau comunicate către RAR în cazul în care au fost emise de autoritatea competentă a unui alt stat membru al Uniunii Europene.

2. În condițiile în care nu pot fi prezentate certificate de conformitate, atunci se va verifica existența mărcii de omologare pe suportul oglinzilor, care trebuie să fie conform modelelor din exemplele următoare:

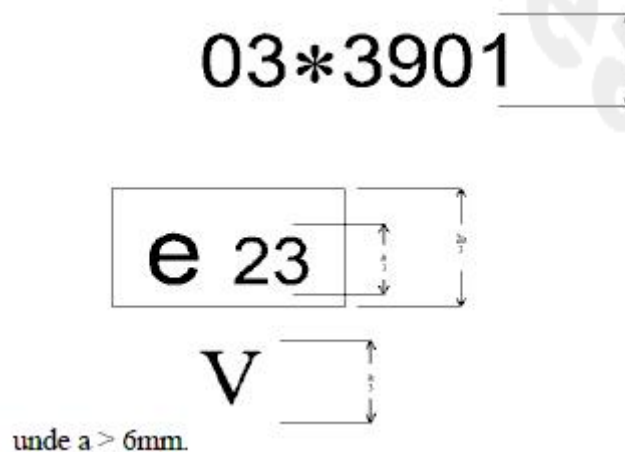
- pentru oglinzile de clasa IV:



unde $a \geq 6 \text{ mm}$.

Oglinda ce poartă marcajul reprezentând omologarea comunitară din exemplu este o oglindă ce face parte din clasa IV ce a fost omologată în Italia (e 3) iar numărul de omologare este 03*1248.

- pentru oglinzile din clasa V:

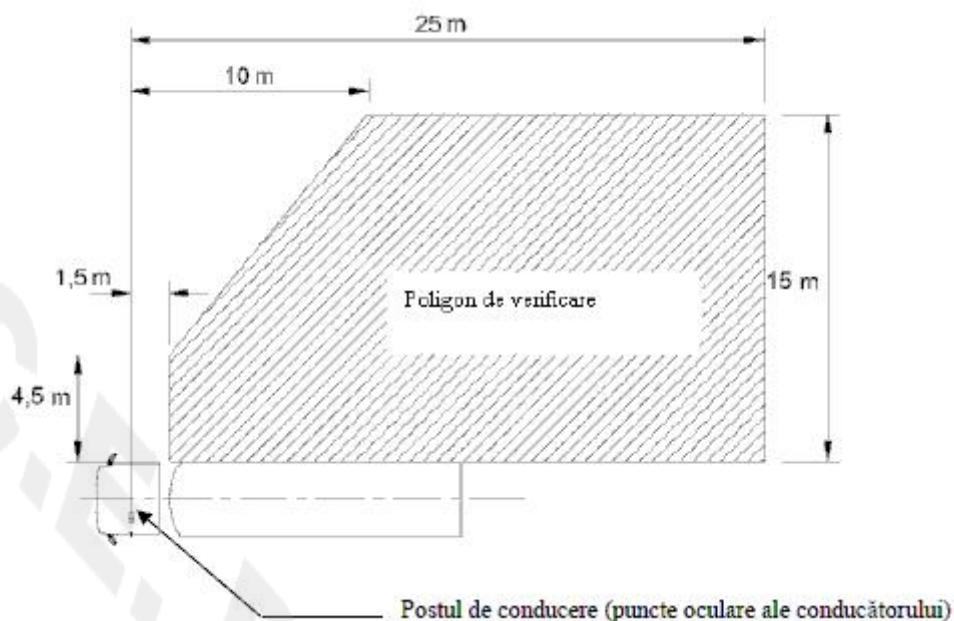


unde $a \geq 6 \text{ mm}$.

Oglinda ce poartă marcajul reprezentând omologarea comunitară din exemplu este o oglindă ce face parte din clasa V ce a fost omologată în Grecia (e 23) iar numărul de omologare este 03*3901.

3. Dacă nu sunt îndeplinite condițiile de la pct. 1. sau 2., câmpurile de vizibilitate se verifică în poligoane specifice fiecărei clase de oglinzi:

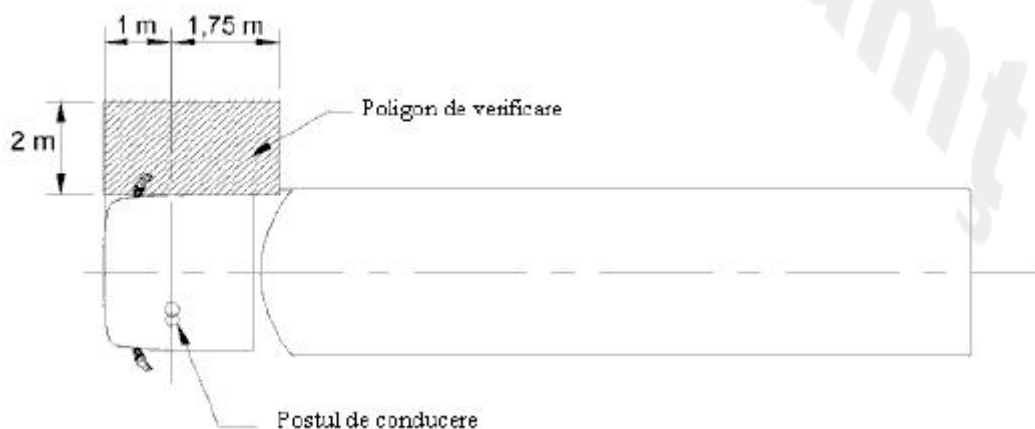
3.1. Pentru oglinda retrovizoare laterală cu unghi mare de vizibilitate amplasată pe partea pasagerului (clasa IV), este necesară marcarea unui poligon de verificare conform figurii de mai jos, realizat prin aplicarea unor jaloanelor amplasate în colțurile poligonului de verificare:



3.2. Pentru oglinda laterală de proximitate amplasată pe partea pasagerului (Clasa V), în cazul unui autovehicul cu cabină retrasă este necesară marcarea unui poligon de verificare conform figurii de mai jos, realizat prin aplicarea unor jaloanelor amplasate în colțurile poligonului de verificare:



3.3. Pentru oglinda laterală de proximitate amplasată pe partea pasagerului (Clasa V), în cazul unui autovehicul cu cabină semi-avansată sau avansată este necesară marcarea unui poligon de verificare conform figurii de mai jos, realizat prin aplicarea unor jaloanelor amplasate în colțurile poligonului de verificare:



3.4. Cerințele prevăzute se consideră îndeplinite dacă inspectorul poate vizualiza de pe locul conducătorului auto, utilizând oglinzile respective, toate jaloanele amplasate în colțurile celor două poligoane de verificare (atât pentru oglinda retrovizoare laterală cu unghi mare de vizibilitate, cât și pentru oglinda laterală de proximitate), avându-se în vedere, dacă este cazul, prevederile pct. 4 și 5 din Secțiunea II.

categoria N(3) - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o MTMA ce depășește 12 t.

Font 8



	-									
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

[illegible]

Cod	Matcă
tranzacție.....	folie
ITP este valabil	
până la ../../.....	

A horizontal number line with 15 equally spaced tick marks. There are no numbers or labels on the line.

2)

- 1) ATENȚIE! În cazul depășirii termenului de 30 de zile calendaristice pentru remedierea defectelor, se va efectua o nouă inspecție tehnică periodică completă
- 2) Dacă o reinspecție este anunțată, trebuie ca vehiculul să rămână în incinta SITP, iar inspectorul tehnic are obligația să pună la dispoziție vehiculul și actele acestuia. SITP și inspectorul trebuie să asigure toate condițiile pentru efectuarea reinspecției de către inspectorul RAR
- 3) Defectarea vehiculului în timpul inspecției tehnice periodice, datorată viciilor ascunse, nu implică răspunderea SITP

4) Emisiile poluante nu se măsoară

Planul operațiunilor pentru inspecția tehnică periodică la categoria L

Font 7

DMi DMA DP	DMi DMA DP	DMi DMA DP
0. IDENTIFICARE AUTOVEHICUL	4. LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE	5.3. Suspensie
0.1. a b c d [] []	4.1. Faruri	5.3.1.a b c d e [] []
0.2. a b c d e f g [] []	4.1.1.a b c d e f g h i [] []	5.3.2.a b c d [] []
1. SISTEM DE FRÂNARE	4.1.2.a b []	5.3.3.a b c [] []
1.1. Stare mecanică și funcționare	4.1.3.a b c []	5.3.4. []
1.1.1. a b c [] []	4.1.4.a b c []	6. CADRU (ȘASIU) ȘI ELEMENTE ATAȘATE
1.1.2. a b c d [] []	4.1.5.a b []	ȘASIULUI (INCLUSIV ATAȘ)
1.1.3. a b c d e []	4.2. Lămpi de poziție față și spate	6.1. Șasiu sau cadru și elemente
1.1.4. a b c d e f g [] [] []	4.2.1.a b c d [] []	atașate
1.1.5. a b c d e [] []	4.2.2.a b []	6.1.1. a b c d [] []
1.1.6. a b c d e f [] [] []	4.2.3.a b c d [] []	6.1.2. a b c d [] []
1.1.7. a b c [] []	4.3. Lămpi de frânare	6.1.3. a b c d e f g h [] []
1.1.8. a b c d e f [] []	4.3.1.a b c d [] []	6.1.4. [] []
1.1.9. a b c d e f g h i [] []	4.3.2.a b []	6.1.5. a b c [] [] []
1.1.10.a b c d e [] [] []	4.3.3.a b c d []	6.1.6. a b c d e f g [] [] []
1.1.11.a b c d [] []	4.4. Lămpi indicatoare de direcție	6.1.7. a b c d e f g h i j [] [] []
1.1.12.a b c [] []	și de avarie	k l m n o p r s t
1.2. Performanță și eficacitate frână	4.4.1.a b c d [] []	6.1.8.a b [] []
de serviciu	4.4.2.a b []	6.2. Caroserie
1.2.1.a b c d e f [] []	4.4.3. a b c d []	6.2.1.a b c d e f g h [] []
1.2.2. []	4.4.4. []	6.2.2.a b c d [] []
1.3. Performanță și eficacitate frână	4.5. Faruri și lămpi de ceață	6.2.3.a b c d [] []
de securitate	4.5.1.a b c d [] []	6.2.4.a b c [] []
1.3.1.a b c d e f [] [] []	4.5.2.(X) []	6.2.5.a b c [] []
1.3.2. []	4.5.3.a b []	6.2.6.a b c d e [] []
1.4. Performanță și eficacitate frână	4.5.4.a b c d []	6.2.7. [] []
de staționare	4.6. Lămpi de mers înapoi	6.2.8.a b []
1.4.1.a b c [] [] []	4.6.1.a b c d [] []	6.2.9.a b c [] []
1.4.2. []	4.6.2.a b c d []	7. ALTE ECHIPAMENTE
1.5.a b c d e []	4.6.3.a b []	7.1.a b c d e f g [] []
2. SISTEM DE DIRECȚIE	4.7. Lămpi de iluminare a plăcii	7.2.a b [] [] []
2.1. Stare mecanică	spate cu numărul de înmatriculare	7.3.a b c [] []
2.1.1.a b c d e [] [] []	4.7.1.a b c d e [] []	7.4.a b c []
2.1.2.a b c d [] []	4.7.2.a b c d [] []	8. EMISII POLUANTE
2.1.3.a b c d e f g [] [] []	4.8.a b c d [] [] []	8.1. Zgomot
2.1.4.a b c [] []	4.9.a b c [] [] []	8.1.1.a b [] []
2.1.5.a b c d e f g h [] [] []	4.10.a b c d e f g h i [] []	8.2. Gaze de evacuare
2.2. Ghidon/volan și coloană ghidon/	4.11.a b c [] []	8.2.1. Emisii
volan (furcă față)	5. PUNȚI, ROȚI ANVELOPE ȘI	8.2.1.1. []
2.2.1.a b c [] []	SUSPENSIE	8.3. Alte aspecte referitoare la mediu
2.2.2.a b c d e f g h [] []	5.1. Punți (axe)	8.3.1. [] []
2.2.3. [] []	5.1.1.a b c d [] []	8.3.2. []
2.3. []	5.1.2.a b c d e [] []	9. ALTE VERIFICĂRI
3. VIZIBILITATE	5.1.3.a b c [] []	9.1.a b [] [] []
3.1.a b c [] []	5.2. Roți (jante) și anvelope	
3.2.a b c d [] []	5.2.1.a b c [] []	
3.3.a b [] []	5.2.2.a b c d e f g [] [] []	
3.4.a b [] []	5.2.3.a b c d e f g [] []	
3.5. [] []		
3.6. []		

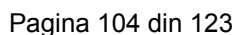
Anexa 4 la reglementări a fost înlocuită cu anexa 3 din [ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, conform pct. 34 al art. I din același act normativ.

Anexa 5

la reglementări

Raport de inspecție tehnică periodică pentru categoriile M, N, O și T

Font 8



1. SISTEM DE FRÂNARE		4.3.1.a b c d	[] []	6.2.4.a b c	[] []
1.1. Stare mecanică și funcționare		4.3.2.a b	[]	6.2.5.a b c	[] []
1.1.1. a b c	[] []	4.3.3.a b c d	[]	6.2.6.a b c d	[] []
1.1.2. a b c d	[] []	4.4. Lămpi indicatoare de direcție		6.2.7.	[] []
1.1.3. a b c d e f	[] []	și de avarie		6.2.8.a b	[] []
1.1.4.	[] []	4.4.1.a b c d	[] []	6.2.9.a b c	[] []
1.1.5. a b c d	[]	4.4.2.a b	[]	6.2.10.a b c	[] []
1.1.6. a b c d e f g	[]	4.4.3. a b c d	[]	7. ALTE ECHIPAMENTE	
1.1.7. a b c d	[] [] []	4.4.4.	[]	7.1. Centuri de siguranță/catarame și	
1.1.8. a b c d	[] [] []	4.5. Faruri și lămpi de ceață		sisteme de reținere	
1.1.9. a b c	[] []	4.5.1.a b c d	[] []	7.1.1.a b	[] []
1.1.10.a b c d e f g	[] [] []	4.5.2.(X)	[]	7.1.2.a b c d e f	[] []
1.1.11.a b c d e	[] []	4.5.3.a b	[]	7.1.3.	[]
1.1.12.a b c d e f	[] [] []	4.5.4.a b c d	[]	7.1.4.	[]
1.1.13.a b c	[] []	4.6. Lămpi de mers înapoi		7.1.5.a b	[]
1.1.14.a b c d e f	[] []	4.6.1.a b c d	[] []	7.1.6.	[]
1.1.15.a b c d e f g h i	[] []	4.6.2.a b c d	[]	7.2.a b	[]
1.1.16.a b c d e f	[] [] []	4.6.3.a b	[]	7.3.a b	[] [] []
1.1.17.a b c d e f	[] [] []	4.7. Dispozitiv de iluminare a		7.4.a b	[]
1.1.18.a b c	[]	plăcii spate cu numărul de		7.5.a b	[]
1.1.19.a b	[]	înmatriculare		7.6.	[] []
1.1.20.	[]	4.7.1.a b c d e	[] []	7.7.a b c	[] []
1.1.21.a b c d	[] [] []	4.7.2.a b c d	[] []	7.8.a b c	[]
1.1.22.a b	[] []	4.8. Catadioptri, plăci de		7.9.a b c d e f g	[]
1.2. Performanță și eficacitate frână		identificare spate reflect-fluor,		7.10.a b c d e f g	[]
de serviciu		marcaje reflectorizante pentru		7.11.a b	[] []
1.2.1.a b c d e f	[] [] []	contur		7.12.a b c d e	[]
1.2.2.	[]	4.8.1.a b	[] []	8. EMISII POLUANTE	
1.3. Performanță și eficacitate frână		4.8.2.a b	[] []	8.1. Zgomot	
de securitate		4.9. Martori luminoși		8.1.1.a b	[] []
1.3.1.a b c d e f	[] [] []	4.9.1.	[] []	8.2. Gaze de evacuare	
1.3.2.	[]	4.9.2.	[]	8.2.1. Emisii mas	
1.4. Performanță și eficacitate frână		4.10.a b c d	[] [] []	8.2.1.1.a b	[]
de staționare		4.11.a b c	[] [] []	8.2.1.2.a b	[]
1.4.1.a b c	[] [] []	4.12.a b c d e f g h i	[] []	8.2.2. Emisii mac	
1.4.2.	[]	4.13.a b c d e	[] []	8.2.2.1.a b	[]
1.5.a b	[]	5. PUNȚI, ROȚI, ANVELOPE ȘI		8.2.2.2.a b	[]
1.6.a b c d e	[]	SUSPENSIE		8.3.(X)	[]
1.7.a b	[]	5.1. Punți (axe)		8.4. Alte aspecte referitoare la mediu	
2. SISTEM DE DIRECȚIE		5.1.1.a b c d e	[] []	8.4.1.	[] []
2.1. Stare mecanică		5.1.2.a b c d e f	[] [] []	8.4.2.	[]
2.1.1.a b c d e	[] [] []	5.1.3.a b c	[] []	9. INSPECȚII SUPLIMENTARE M2, M3	
2.1.2.a b c d	[] []	5.2. Roți (jante) și anvelope		9.1. Uși	
2.1.3.a b c d e f g	[] [] []	5.2.1.a b	[] []	9.1.1.a b c d e f	[] []
2.1.4.a b c	[] []	5.2.2.a b c d e	[] []	9.1.2.a b c d e	[] []
2.1.5.a b c d e f g h	[] [] []	5.2.3.a b c d e f g h i	[] [] []	9.2.a b c	[] [] []
2.2. Volan și coloană volan		5.3. Suspensie		9.2.a b	[] [] []
2.2.1.a b c	[] []	5.3.1.a b c d e	[] []	9.4. Scaune	
2.2.2.a b c d e	[] []	5.3.1.1.	[]	9.4.1.a b c d e	[] []
2.3.	[] []	5.3.2.a b c d	[] []	9.4.2.a b	[] []
2.4.	[]	5.3.2.1.(X)a b	[]	9.5.(X)	[] []
2.5.a b c	[] []	5.3.3.a b c d e	[] []	9.6.a b c d	[] [] []
2.6.a b c	[] []	5.3.4.a b c d e	[] [] []	9.7.a b c d	[] [] []
3. VIZIBILITATE		5.3.5.a b c d	[] []	9.8.(X)	[] []
3.1.a b c	[] []	5.3.5.1.	[]	9.9.(X)a b	[] []
3.2.a b c d	[] []	6. CADRU, CABINĂ ȘI ELEMENTE ATAȘATE		9.10. Cerințe privind transportul	
3.3.a b	[] []	SAȘIULUI		copiilor	
3.4.a b	[] []	6.1. Șasiu sau cadru și elemente		9.10.1.	[] []
3.5.	[] []	atașate		9.10.2.	[] []
3.6.	[]	6.1.1. a b c d e f g	[] []	9.11. Cerințe privind transportul	
4. LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE		6.1.2. a b c d	[] []	persoanelor cu handicap	
ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE		6.1.3. a b c d e f g h i j	[] [] []	9.11.1.a b c d e	[] []
4.1. Faruri		k l m n o p q		9.11.2.a b c d	[] []
4.1.1.a b c d e f g h i j	[] []	6.1.4.a b	[] []	9.11.3.	[] []
4.1.2.a b	[]	6.1.5. a b c	[] [] []	9.12. Alte echipamente speciale (X)	
4.1.3.a b c	[]	6.1.6. a b c d e f g h i j	[] [] []	9.12.1.a b	[] []
4.1.4.a b c d	[]	6.1.7. a b c d e f g h i j	[] [] []	9.12.2.	[] []
4.1.5.a b	[]	k l m n o p q r s		9.12.3.	[] []
4.1.6.	[]	6.1.7.1.a b	[]	10. ALTE VERIFICĂRI	
4.2. Lămpi de poziție față, spate		6.1.8.a b	[] []	10.1.a b	[] [] []
și laterale, lămpi de gabarit		6.1.8.1.	[]		
4.2.1.a b c d	[] []	6.1.8.2.a b	[]		
		6.1.9.a b	[]		
		6.2. Cabină și caroserie			
		6.2.1.a b c d e f g h	[] []		

 Anexa 5 la reglementări a fost înlocuită cu anexa 4 din [ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, conform pct. 35 al art. I din același act normativ.

Anexa 6

la reglementări

Anexă la Certificatul de înmatriculare

Font 8

- față -

- verso -

ANEXA		
LA CERTIFICATUL DE ÎNMATRICULARE		
Nr. _____		
Numărul de înmatriculare _____		
INSPECȚII TEHNICE PERIODICE		
Data următoarei inspecții tehnice	Stația și numărul din registru	Semnătura și ștampila

Anexa 7

la reglementări

Ecuson de inspecție tehnică periodică



 Anexa 7 la reglementări a fost înlocuită cu anexa 5 din [ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, conform pct. 36 al art. I din același act normativ.

Anexa 8

la reglementări

Font 8

(față)

REGISTRUL AUTO ROMÂN	(Timbru sec)
AUTORIZAȚIE TEHNICĂ	
Nr. din	
Se autorizează (operator economic sau instituție publică)	
cu sediul în jud.	
str. nr. cu certificatul	
cu certificatul de înmatriculare/inregistrare la oficiul registrului comerțului nr.	
să execute inspecții tehnice periodice la clasele de inspecție tehnică periodică	

.....

conform specificației de pe verso, în stația de inspecție tehnică periodică din

jud. str. nr.

începând cu data de

.....

Autorizarea s-a făcut în baza Cererii nr. din înregistrată la Registrul Auto Român și a Raportului de evaluare a capacității tehnice nr. din, întocmit de Registrul Auto Român - Organismul de Certificare Sisteme de Management.

.....

DIRECTOR GENERAL RAR

.....

(verso)

COD STAȚIE

Nr. crt.	Vehicule pentru care se autorizează stația de inspecție tehnică periodică	Clasa de ITP	Interdicții	Observații
1		I		
2		II		
3		III		

Anexa 8 la reglementări (față) a fost modificată de pct. 37 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea textului "cu certificatul de înmatriculare/înregistrare la Oficiul Registrului Comerțului nr. din" cu textul "cu certificatul de înmatriculare/înregistrare la oficiul registrului comerțului nr." și de pct. 44 al art. I din același ordin, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

Anexa 9

la reglementări

Cerere

pentru autorizarea stației de inspecție tehnică periodică a vehiculelor

Titlul anexei 9 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Operatorul economic sau instituția publică cu sediul în județul str. nr. cod poștal telefon fax solicită eliberarea autorizației pentru stația de inspecție tehnică periodică din județul str. nr. cod poștal telefon fax pentru următoarele clase de inspecție tehnică periodică

Primul paragraf din anexa 9 la reglementări a fost modificat de pct. 44 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, prin înlocuirea sintagmei "persoană juridică" cu sintagma "operator economic sau instituție publică".

Anexăm:

1. chestionar de autoevaluare a capacității tehnice;
2. abrogat;

Pct. 2 din anexa 9 la reglementări a fost abrogat de pct. 38 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

3. certificat constatator emis de oficiul registrului comerțului în baza Legii nr. 26/1990

privind registrul comerțului, republicată, cu modificările și completările ulterioare, eliberat de cel mult 3 luni în raport cu data depunerii cererii (original sau copie legalizată), cuprinzând date privind valabilitatea sediului social și a punctelor de lucru, persoanele împuternicite, domeniul de activitate, sedii și/sau activități autorizate, conform prevederilor art. 15 din Legea nr. 359/2004

privind simplificarea formalităților la înregistrarea în registrul comerțului a persoanelor fizice, asociațiilor familiale și persoanelor juridice, înregistrarea fiscală a acestora, precum și la autorizarea funcționării persoanelor juridice, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv activitatea «Activități de testări și analize tehnice»;

Pct. 3 din anexa 9 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

4. abrogat;

Pct. 4 din anexa 9 la reglementări a fost abrogat de pct. 38 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

5. copii de pe documentele care atestă angajarea inspectorilor tehnici de către operatorul economic sau instituția publică solicitantă a autorizării, însoțite de extrasul din registrul general de evidență a salariaților transmis inspectoratului teritorial de muncă;

Pct. 5 din anexa 9 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

6. copii de pe certificatele de aprobare de model, buletinele de verificare metrologică, certificatele de etalonare și /sau buletinele de măsurare ale aparatelor, după caz (conform art. 10 din reglementări);

Pct. 6 din anexa 9 la reglementări a fost modificat de pct. 34 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

7. schița SITP, la scara 1/100, cu amplasarea aparatelor și a utilajelor din dotarea SITP, amplasarea posturilor de lucru, parcare, vecinătăți, semnată pentru confirmare de reprezentantul SITP;

8. fluxul de efectuare a ITP, semnat pentru confirmare de reprezentantul SITP.

Programul de lucru al stației de inspecție tehnică este

în zilele de orele

și în zilele de orele

Ne obligăm ca pe timpul funcționării stației de inspecție tehnică periodică să respectăm întocmai toate prevederile legale privitoare la inspecția tehnică periodică.

Nr. din

REPREZENTANT LEGAL,

(numele, prenumele, funcția, semnătura, ștampilă)

Anexa 10

la reglementări

(față)

	REGISTRUL AUTO ROMÂN CERTIFICAT DE ATESTARE Nr. din
DI. (Dna.) născut (ă) în anul luna ziua în localitatea jud.	
CNP profesia (calificarea)	
a absolvit programul de pregătire profesională organizat de Registrul Auto Român RA în perioada cu o durată de ore	
Este atestat (ă) să efectueze *) - ITP pentru clasele de ITP I / a II-a / a III-a, inclusiv la autovehiculele echipate cu GPL/GNC conform RNTR 1 - controlul tehnic în trafic al vehiculelor conform RNTR 11	
Prezentul Certificat de Atestare este valabil până la data de	
DIRECTOR RAR,	Responsabil program,
ORIGINAL / DUPLICAT	
OBSERVAȚIE: <i>Înscrierea în spațiul corespunzător de pe verso a două abateri consecutive în mai puțin de 12 luni, anulează prezentul Certificat de atestare care se află permanent la dosarul stației de inspecție tehnică pentru a fi accesibil organelor de control pe durata programului de lucru</i>	
*) se barează mențiunile neaplicabile	

EVIDENȚA ABATERILOR				
Nr. crt.	Numele și prenumele organului de control	Abatere constatată	Data	Semnătura

 Anexa 10 la reglementări a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Anexa 11

la reglementări

Condiții tehnice

privitoare la verificarea eficacității și

performanței sistemului de frânare al vehiculelor

A. Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor pe standul de frânare cu role

Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor pe standul de frânare cu role presupune verificarea coeficienților de frânare realizați de frâna de serviciu și frâna de staționare, precum și verificarea dezechilibrului între forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru frâna de serviciu și frâna de staționare.

Coeficientul de frânare reprezintă raportul dintre suma forțelor de frânare la roțile pe care acționează frâna a cărei eficacitate se verifică și greutatea vehiculului prezentat la ITP:

$$Cf = \frac{\sum_{i=1}^n F_{is} + F_{id}}{G} \times 100 (\%)$$

în care:

F_{is} (daN) - forța de frânare la roțile de pe partea stângă a punții i;

F_{id} (daN) - forța de frânare la roțile de pe partea dreaptă a punții i;

n - numărul de punți;

G (daN) - greutatea vehiculului prezentat la ITP.

Valorile minime admisibile ale coeficientului de frânare pentru vehiculele sunt precizate în tabelul 1 pentru frâna de serviciu și tabelul 2 pentru frâna de staționare.

 Sintagma "vehicul rutier" din anexa 11 la reglementări a fost înlocuită cu sintagma "vehicul" conform pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Tabelul 1 - Valori minime admisibile ale

coeficientului de frânare pentru frâna de serviciu

Autovehicule, remorcile acestora și tractoare			
Categoriea vehiculului	Frâna de serviciu		
	Efortul de acționare	Coeficient de frânare minim	Coeficient de frânare minim
	maxim	admisibil (%)	admisibil (%)
	la pedală (daN)	(vehicule înmatriculate până la	(vehicule înmatriculate până la

		28.07.2010)	28.07.2010)
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri șezând (autoturisme, autovehicule taxi, autovehicule speciale ambulanță etc.) [(M(1)]	50	50*1)	58
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând (microbuze, autobuze) [M(2), M(3)]	70	50*1)	50
Autovehicule transport marfă cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv [N(1)]	70	45	50
Autovehicule transport marfă cu MTMA peste 3.500 kg [N(2), N(3)]	70	43*2)	50
Semiremorci*) [O(2), O(3) și O(4)]	-	40*3)	45
Remorci cu proțap [O(2), O(3) și O(4)]	-	40*3)	50
Tractoare	60	20	
Autovehicule cu două roți			
Categorია vehiculului	Frâna de serviciu		
	Efortul de acționare	Coeficient de frânare minim	Coeficient de frânare minim
	maxim	admisibil (%)	admisibil (%)
	la pedală (daN)	(ambele frâne)	(frână pe roata din spate)
Moped cu două roți (L1e)	35	42	25
Motociclete fără ataș (L3e)	35	42	25

- *) la semiremorci, coeficientul de frânare se calculează în raport cu greutatea repartizată pe punțile semiremorcii
- *1) 48 % pentru autovehiculele care nu sunt dotate cu ABS sau înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) înainte de 1 octombrie 1991;
- *2) 45 % pentru autovehiculele înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 1988;
- *3) 43 % pentru semiremorci și remorcile cu proțap înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 1988.

La autovehiculele care nu sunt echipate cu servofrână (cu excepția celor din categoria L) este obligatorie verificarea eficacității frânei de serviciu prin acționarea acesteia cu un efort de acționare la pedală care nu trebuie să depășească valoarea determinată în funcție de starea de încărcare a autovehiculului:

$$F(p) = F(p_{\max}) \times [m(e_f)/m(\text{tot})] \text{ (daN)},$$

în care

$F(p_{\max})$ (daN) - efortul de acționare maxim admisibil la pedala de frână (tabelul 1);

$m(e_f)$ (kg) - masa efectivă a autovehiculului inspectat;

$m(\text{tot})$ (kg) - MTMA a autovehiculului inspectat.

Tabelul 1 de la lit. A din anexa 11 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "locuri pe scaune" cu sintagma "locuri șezând" și a sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Tabelul 2 - Valori minime admisibile ale coeficientului de frânare pentru frâna de staționare

Categorია vehiculului	Frâna de staționare		
	Efortul de acționare	Coeficient de frânare minim admisibil (%)	
	maxim		
	admisibil	dacă frâna	dacă frâna de staționare

	la pedală (daN)	de staționare	este și frână de securitate	
		nu este și frână de securitate	vehicule înmatriculate până la 28.07.2010	vehicule înmatriculate după 28.07.2010
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri șezând (autoturisme, autovehicule taxi, autovehicule speciale ambulanță etc.) [M(1)]	50	16	25*1)	29
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând (microbuze, autobuze) [M(2), M(3)]	70	16	25*1)	25
Autovehicule transport marfă cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv N(1)	70	16	22	25
Autovehicule transport marfă cu MTMA peste 3.500 kg [N(2), N(3)]	70	16	22	25
Semiremorci*) [O(2), O(3) și O(4)]	-	16	20*2)	22
Remorci cu proțap [O(2), O(3) și O(4)]	-	16	20*2)	25
Tractoare	-	16	-	-
Mopede cu două roți (L1e) (dacă e prevăzută)	50	16		21
Motociclete fără ataș (L3e) (dacă e prevăzută)	50	16		25

*) coeficientul de frânare se calculează în raport cu greutatea repartizată pe punțile semiremorci.

(1) 24% pentru vehiculele care nu sunt dotate cu ABS sau înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) înainte de 1 octombrie 1991;

(2) 22% pentru semiremorci și remorci cu proțap înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 1988.

Dezechilibrul dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți se determină cu relația:

$$d = \frac{F(\max) - F(\min)}{F(\max)} \times 100 (\%)$$

în care:

F(max) [daN] - forța de frânare la roata ce înregistrează forța de frânare superioară;

F(min) [daN] - forța de frânare la roata ce înregistrează forța de frânare inferioară.

Valorile maxime admisibile ale dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru vehiculele sunt precizate în tabelul 3 pentru frâna de serviciu și tabelul 4 pentru frâna de staționare.

Tabelul 2 de la lit. A din anexa 11 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "locuri pe scaune" cu sintagma "locuri șezând" și a sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Tabelul 3 - Valori maxime admisibile ale dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru frâna de serviciu

Frâna de serviciu	
Categoria vehiculului	Dezechilibrul maxim admisibil (%)
Toate categoriile, cu excepția mope-	30

delor cu două roți și a motocicletelor	
fără ataș	

Tabelul 3 de la lit. A din anexa 11 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Tabelul 4 - Valori maxime admisibile ale dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru frâna de staționare

Frâna de staționare		
Categorია vehiculului	Dezechilibrul maxim admisibil (%)	
	dacă frâna de staționare nu este și frână de securitate	dacă frâna de staționare nu este și frână de securitate
Toate categoriile, cu excepția mopetelor cu două roți și a motocicletelor fără ataș	$d < 100$	30

Tabelul 4 de la lit. A din anexa 11 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

B. Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor cu decelerometrul

Partea introductivă a lit. B din anexa 11 la reglementări a fost modificată de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor cu decelerometrul presupune verificarea decelerațiilor realizate de frâna de serviciu și frâna de staționare în cazul frânării pe pistă, precum și aprecierea dezechilibrului între forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru frâna de serviciu și frâna de staționare în funcție de comportamentul la frânarea pe pistă.

Primul paragraf al lit. B din anexa 11 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Această verificare se efectuează prin probe funcționale în parcurs, cu măsurarea decelerației maxime la o frânare bruscă de la viteza, de 30 km/h (sau, după caz, de la viteza, maximă constructivă) în cazul frânei de serviciu și 15 km/h în cazul frânei de staționare.

Această verificare se aplică pentru mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu viteza maximă constructivă mai mare de 25 km/h, tractoare, autoremorchere, autovehicule speciale și autovehicule specializate ale căror caracteristici constructive nu permit verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare pe standul de frânare cu role, autovehicule cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă, mopede cu 3 roți, motociclete cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri.

Al treilea paragraf de la lit. B din anexa 11 la reglementări a fost modificat de pct. 35 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Valorile minime admisibile ale decelerației maxime măsurate sunt precizate în tabelul 5 pentru frâna de serviciu și tabelul 6 pentru frâna de staționare.

Tabelul 5 - Valori minime admisibile ale decelerației maxime pentru frâna de serviciu

Font 9

Autovehicule, remorcile acestora și tractoare			
Categorია vehiculului	Frâna de serviciu		
	Efortul de acțiune maxim admisibil la pedală (daN)	Valoarea minimă a decelerației maxime măsurate (m/s ²) (vehicule înmatriculate până la	Valoarea minimă a decelerației maxime măsurate (m/s ²) (vehicule înmatriculate după

		28.07.2010)	28.07.2010)
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri șezând (autoturisme, autovehicule taxi, autovehicule speciale ambulanță etc.) [M(1)] cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă	50	5,0*1)	5,8
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând (microbuze, autobuze) [M(2), M(3)] cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă	70	5,0*1)	5,0
Autovehicule transport marfă cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv [N(1)] cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă	70	4,5	5,0
Autovehicule transport marfă MTMA peste 3.500 kg [N(2), N(3)] cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă	70	4,3*2)	5,0
Autoremorchere, autospecializate și autospeciale	70	4,3*2)	5,0
Tractoare	60/40*)		2,0
Mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h	-		2,0
Autovehicule cu trei roți și cvadricicluri			
Categoría vehiculului	Frâna de serviciu		
	Efortul de acțiune maxim admisibil (daN) la pedală/la manetă	Valoarea minimă a decelerației maxime măsurate (m/s ²) (ambele frâne)	Valoarea minimă a decelerației maxime măsurate (m/s ²) (frână pe roata/axa din spate, după caz)
Moped cu trei roți (L2e)	35/20	4,0	2,5
Motociclete cu ataș (L4e)	35/20	4,6	2,5
Tricicluri (L5e)	50/20	4,4	2,5
Cvadricicliuri ușoare (L6e)	35/20	4,0	2,5
Cvadricicliuri (L7e)	50/20	4,4	2,5

*) cu acționare prin manetă.

*1) 4,8 m/s² pentru autovehiculele care nu sunt dotate cu ABS sau înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) înainte de 1 octombrie 1991;

*2) 4,5 m/s² pentru autovehiculele înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 1988.

Linia "Autovehicule cu viteza maximă constructivă de până la 25 km/h" din tabelul 5 de la lit. B din anexa 11 la reglementări a fost modificată de pct. 36 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Tabelul 5 de la lit. B din anexa 11 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al [art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "locuri pe scaune" cu sintagma "locuri șezând" și a sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

Tabelul 6 - Valori minime admisibile ale decelerației maxime pentru frâna de staționare

Font 9

Categoria vehiculului	Frâna de staționare				
	Efortul de acți- nare maxim admi- sibil	la pedală (daN)	la dacă frână de stațio- nare nu este și frână de securitate	Valoarea minimă a decelerației maxime măsurate (m/s²)	dacă frâna de stațio- nare este și frână de securitate
				vehicule inmatricu- late până la 28.07.2010	vehicule inmatricu- late după 28.07.2010
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri șezând (autotu- risme, autovehicule taxi, autovehi- cule speciale ambulanță etc.) [M(1)] cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă	40	50	1,6	2,5*1)	2,9
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând (microbuze, autobuze) [M(2), M(3)] cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă	60	70	1,6	2,5*1)	2,5
Autovehicule transport marfa cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv [N(1)] cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă	60	70	1,6	2,2	2,5
Autovehicule transport marfa cu MTMA peste 3.500 kg [N(2), N(3)] cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă	60	70	1,6	2,2	2,5
Autoremorechere, autospecializate și autospeciale	60	70	1,6	2,2	2,5
Tractoare	40	-	1,6	-	-
Mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu viteza maximă constructivă mai mare de 25 km/h	-	-	1,6	-	-
Moped cu trei roți (L2e)	40	50	1,6	-	2,0
Motociclete cu ataș (L4e) (dacă este prevăzută)	40	50	1,6	-	2,3
Tricicluri (L5e)	40	50	1,6	-	2,2
Cvadricecluri ușoare (L6e)	40	50	1,6	-	2,0
Cvadricecluri (L7e)	40	50	1,6	-	2,2

*1) 2,4 m/s² pentru vehiculele care nu sunt dotate cu ABS sau înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) înainte de 1 octombrie 1991.

Linia "Autovehicule cu viteză maximă constructivă de până la 25 km/h" din tabelul 6 de la lit. B din anexa 11 la reglementări a fost modificată de pct. 37 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Tabelul 6 de la lit. B din anexa 11 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "locuri pe scaune" cu sintagma "locuri șezând" și a sintagmei "vehicul rutier" cu sintagma "vehicul".

C. Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor prin probă în parcurs

Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor prin probă în parcurs se aplică mașinilor și utilajelor autopropulsate pentru lucrări cu viteză maximă constructivă care nu depășește 25 km/h, precum și (semi) remorcilor care nu pot fi verificate, din motive constructive, pe standul de frânare. Pentru verificare se efectuează:

- o frânare pe pistă a mașinii sau utilajului autopropulsat pentru lucrări, respectiv a ansamblului autovehicul tractor - (semi)remorcă, verificându-se dacă sistemul de frânare de serviciu funcționează, precum și comportamentul la frânare (păstrarea traiectoriei);
- o frânare pe pistă a mașinii sau utilajului autopropulsat pentru lucrări, verificându-se dacă sistemul de frânare de staționare funcționează, precum și comportamentul la frânare (păstrarea traiectoriei);
- acționarea sistemului de frânare de staționare al (semi) remorcii, verificându-se dacă sistemul de frânare de staționare al (semi)remorcii funcționează.

Primul paragraf al lit. C din anexa 11 la reglementări a fost modificat de pct. 38 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Metodologia de încercare a sistemelor de

frânare ale vehiculelor din categoriile M, N și O cu masa totală

maximă autorizată mai mare de 3,5 t utilizând un stand de frânare cu role

1. Determinarea coeficientului de frânare pentru sistemele de frânare pneumatice

1.1. Determinarea coeficientului de frânare pentru un vehicul încărcat la MTMA Calcularea coeficientului de frânare a vehiculului încărcat la MTMA nu necesită extrapolare, acesta rezultând simplu din ecuația următoare:

$$C_f = \frac{\sum_{i=1}^n F_{is} + F_{id}}{G} \times 100 (\%)$$

în care:

F_{is} (daN) = forța de frânare la roțile de pe partea stângă a punții i;

F_{id} (daN) = Forța de frânare la roțile de pe partea dreaptă a punții i;

n = numărul de punți;

G (daN) = greutatea vehiculului prezentat la ITP.

Sintagma "vehicul rutier" din anexa 11 la reglementări a fost înlocuită cu sintagma "vehicul" conform pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

1.2. Determinarea coeficientului de frânare pentru un vehicul descărcat sau parțial încărcat metoda de măsurare într-un punct

Aceasta este o metodă de extrapolare a valorilor forțelor de frânare obținute la verificarea vehiculului descărcat sau parțial încărcat în vederea calculării coeficientului de frânare al vehiculului încărcat la MTMA.

Metoda presupune existența supapelor de testare a presiunilor din rezervoarele de aer comprimat ce comandă circuitul de frânare pe fiecare punte sau a celor din cilindri de frână, după caz.

În timpul verificării pe fiecare punte, cel puțin 30% din presiunea nominală maximă a sistemului de frânare trebuie obținută printr-o încărcare adecvată a vehiculului sau prin simularea încărcării.

Pentru calculul coeficientului de frânare este necesară cunoașterea următorilor parametri:

a) valoarea forțelor maxime de frânare pentru nivelul de încărcare al vehiculului prezentat (se obțin prin măsurarea pe standul de frânare cu role);

b) valorile presiunilor din rezervoarele de aer comprimat ce comandă circuitul de frânare pe fiecare punte ce se verifică sau cele din cilindri de frână (în funcție de amplasarea supapei de testare) la care se obțin forțele de frânare maxime pentru nivelul de încărcare cu care vehiculul a fost prezentat la ITP (se obțin prin măsurare în timpul verificării pe standul de frânare cu role, cuplându-se traductorii de măsurare a presiunii);

c) valoarea/valorile presiunii de extrapolare pentru fiecare punte (se preiau sau se calculează în funcție de datele existente pe plăcuța regulatorului automat al frânării în funcție de încărcare). În cazul în care presiunea de

extrapolare de pe plăcuța regulatorului automat al frânării în funcție de încărcare este prevăzută pentru o masă diferită de cea a axei/grupului de axe pe care acționează regulatorul care este menționată în documente, se calculează o presiune de extrapolare corespunzătoare masei din documente, care va fi folosită în calcul.

Pentru o anumită punte, forțele de frânare maxime se obțin la blocarea standului de frânare sau, dacă acesta nu se blochează, prin citirea de pe panoul de afișaj a valorilor maxime.

Se calculează factorii de extrapolare pentru fiecare punte conform formulei:

$$E_i = \frac{p(ex) - 0,4}{p(i) - 0,4}$$

în care:

i = numărul punții verificate;

p(ex) = valoarea presiunii de extrapolare;

p(i) = valoarea presiunii măsurate la care s-au obținut forțele maxime de frânare pe puntea i.

Se calculează valoarea coeficientului de frânare cu formula:

$$C_f = \frac{(F1s + F1d) \times E1 + (F2s + F2d) \times E2 + \dots + (Fns + Fnd) \times En}{G} \times 100 (\%)$$

în care:

Fis (daN) - forța de frânare la roțile de pe partea stângă a punții i;

Fid (daN) - forța de frânare la roțile de pe partea dreaptă a punții i;

Ei = factorul de extrapolare pentru puntea i;

n = numărul de punți;

G (daN) = greutatea vehiculului încărcat la MTMA.

Sintagma "vehicul rutier" din anexa 11 la reglementări a fost înlocuită cu sintagma "vehicul" conform pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

În cazul în care vehiculul nu este echipat din fabricație cu 2 supape de testare a presiunilor din rezervoarele de aer comprimat ce comandă circuitul de frânare pe fiecare punte sau a celor din cilindri de frână, după caz, coeficientul de frânare se determină direct prin măsurarea forțelor de frânare ale vehiculului descărcat sau parțial încărcat utilizând ecuația următoare:

$$C_f = \frac{\sum_{i=1}^n F_{is} + F_{id}}{G} \times 100 (\%)$$

în care:

Fis (daN) = forța de frânare la roțile de pe partea stângă a punții i;

Fid (daN) = forța de frânare la roțile de pe partea dreaptă a punții i;

n = numărul de punți;

G (daN) = greutatea vehiculului prezentat la ITP.

Sintagma "vehicul rutier" din anexa 11 la reglementări a fost înlocuită cu sintagma "vehicul" conform pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Dacă coeficientul de frânare astfel determinat are o valoare mai mică decât valoarea minimă admisibilă, atunci vehiculul va trebui să fie prezentat la ITP în stare încărcată cu cel puțin 50% din sarcina maximă.

2. Determinarea coeficientului de frânare pentru sistemele de frânare hidropneumatice și pentru sistemele de frânare complet hidraulice

Coeficientul de frânare pentru vehiculele echipate cu sisteme de frânare hidropneumatice sau complet hidraulice se determină direct prin măsurarea forțelor de frânare ale vehiculului descărcat sau parțial încărcat utilizând ecuația următoare:

$$C_f = \frac{\sum_{i=1}^n F_{is} + F_{id}}{G} \times 100 (\%)$$

în care:

Fis (daN) = forța de frânare la roțile de pe partea stângă a punții i;

Fid (daN) = forța de frânare la roțile de pe partea dreaptă a punții i;

n = numărul de punți;

G (daN) = greutatea vehiculului prezentat la ITP.

Sintagma "vehicul rutier" din anexa 11 la reglementări a fost înlocuită cu sintagma "vehicul" conform pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Dacă coeficientul de frânare astfel determinat are o valoare mai mică decât valoarea minimă admisibilă, atunci vehiculul va trebui să fie prezentat la ITP în stare încărcată cu cel puțin 50% din sarcina maximă.

Anexa 11 la reglementări a fost înlocuită cu anexa 6 din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, conform pct. 40 al art. I din același act normativ.

Anexa 12

la reglementări

Condiții

privind culoarea luminilor la elementele

instalației electrice de iluminare și semnalizare

(în funcție de dotare)

Față:	
- Faruri	- lumină albă
- Faruri de ceață	- lumină albă sau galbenă
- Faruri pentru circulația de zi	- lumină albă
- Lămpi indicatoare de direcție	- lumină galben-auto
- Lămpi de poziție, lămpi de gabarit	- lumină albă
- Lămpi de staționare (de parcare)	- lumină albă
- Catadioptri netriunghiulari	- culoare albă sau incolor
Spate	
- Lămpi de poziție, lămpi de frânare, lămpi gabarit, lămpi de ceață	- lumină roșie
- Lămpi indicatoare de direcție	- lumină galben-auto
- Lămpi de staționare (de parcare)	- lumină roșie
- Lămpi de mers înapoi, lămpi de iluminare a plăcii cu numărul de înmatriculare;	- lumină albă
- Catadioptri netriunghiulari (autovehicule), triunghiulari (remorci)	- culoare roșie
Lateral:	
- Lămpi de poziție	- lumină galben-auto; cu toate acestea, cea mai din spate lampă de poziție laterală poate fi roșie dacă este grupată sau combinată sau incorporată reciproc cu lampa de poziție spate, cu lampa de gabarit spate, cu lampa de ceață spate, cu lampa de frânare sau dacă este grupată sau are o parte a suprafeței emițătoare de lumină comună cu catadioptrul spate
- Lămpi indicatoare de direcție	- lumină galben-auto
- Lămpi de staționare (de parcare)	- lumină galben-auto dacă sunt incorporate reciproc cu lămpile indicatoare de direcție laterale sau lămpile de poziție laterale
- Catadioptri netriunghiulari	- culoare galben-auto; cu toate acestea, cel mai din spate catadioptru lateral poate fi roșu dacă este grupat sau are o parte a suprafeței emițătoare de lumină comună cu lampa de poziție spate, lampa de gabarit spate, lampa de ceață spate, lampa de frânare, cu cea mai din spate lampă de poziție laterală roșie sau cu catadioptrul spate netriunghiular.
Altele:	
- Catadioptri pedală (la autovehiculele cu două sau trei roți)	- lumină galben-auto (pentru mopede cu pedale neretractabile)

Anexa 12 la reglementări a fost înlocuită cu anexa 7 din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, conform pct. 41 al art. I din același act normativ.

Anexa 13

la reglementări

Verificarea emisiilor poluante

1. Autovehicule echipate cu mas alimentate m benzină, GPL sau GNC

1.1. Atunci când emisiile nu sunt limitate de un sistem de reglare perfecționat, cum ar fi un catalizator tricompoent gestionat de sonda lambda, se efectuează următoarele verificări;

1.1.1. Inspekția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

1.1.2. Inspekția vizuală a oricărui echipament de reglare a emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități.

1.1.3. După aducerea motorului la parametri normali de funcționare, ținând cont de recomandările producătorului, se măsoară concentrația emisiilor de monoxid de carbon (CO) și de hidrocarburi (HC), cu motorul la turația de mers în gol încet, cu ambreiajul cuplat (fără apăsarea pedalei de ambreiaj) și cu schimbătorul cutiei de viteze la punctul mort (în cazul cutiilor de viteză automate, schimbătorul trebuie să fie în poziția "Neutru" sau "Parcare").

1.1.4. Conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească următoarele valori:

a) pentru autovehiculele înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) până în anul 1986 inclusiv: CO(cor): 4,5% în vol.;

b) pentru autovehiculele înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) începând cu anul 1987: CO(cor): 3,5% în vol.

1.1.5. Conținutul maxim admisibil de HC din gazele de evacuare nu trebuie să depășească 1000 ppm.

Nu se efectuează măsurarea emisiilor de HC din gazele de evacuare în cazul autovehiculelor alimentate cu GPL sau GNC.

1.1.6. La motoarele cu alimentare duală benzină/GPL, GNC controlul va fi efectuat pentru ambele moduri de funcționare.

1.1.7. Nu se efectuează această probă pentru autovehiculele hibride și pentru autovehiculele echipate cu motoare în doi timpi.

1.2 Atunci când emisiile sunt controlate de un sistem de reglare perfecționat, cum ar fi un catalizator tricomponent gestionat de sonda lambda, se efectuează următoarele verificări:

1.2.1. Inspekția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

1.2.2. Inspekția vizuală a oricărui echipament de reglare a emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

1.2.3. Determinarea eficacității sistemului de reglare a emisiilor prin măsurarea valorii lambda și a conținutului de CO și de hidrocarburi (HC) din gazele de evacuare, conform dispozițiilor pct. 1.2.4 și 1.2.5. Pentru fiecare dintre cele două teste, motorul este adus la parametri normali de funcționare, conform recomandărilor producătorului autovehiculului.

1.2.4. Emisii la ieșirea din țeava de evacuare - valori limită

Conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească următoarele valori:

a) măsurări efectuate la turația de mers în gol încet, cu ambreiajul cuplat (fără apăsarea pedalei de ambreiaj) și cu schimbătorul cutiei de viteze la punctul mort (în cazul cutiilor de viteză automate, schimbătorul trebuie să fie în poziția "Neutru" sau "Parcare"): conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească valoarea CO(cor): 0,5% în vol.; el nu trebuie să depășească valoarea CO(cor): 0,3% în vol. pentru autovehiculele omologate conform valorilor limită indicate la linia A sau B a tabelului din secțiunea 5.3.1.4 a anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE [autovehicule Euro 3 sau Euro 4 din categoria M(1), N(1), M(2) ori N(2)] sau omologate conform Regulamentului (CE) nr. 715/2007 [autovehicule Euro 5 sau Euro 6 sau ulterior din categoria M(1), N(1), M(2) ori N(2)];

b) măsurări efectuate cu motorul la turația de mers în gol accelerat, de cel puțin 2000 rot/min și de maximum 3000 rot/min, cu ambreiajul cuplat (fără apăsarea pedalei de ambreiaj) și cu schimbătorul cutiei de viteze la punctul mort (în cazul cutiilor de viteză automate, schimbătorul trebuie să fie în poziția "Neutru" sau "Parcare"): conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească valoarea CO(cor): 0,3% în vol.; el nu trebuie să depășească valoarea CO(cor): 0,2% în vol. pentru autovehiculele omologate conform valorilor limită indicate la linia A sau B a tabelului din secțiunea 5.3.1.4 a anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE [autovehicule Euro 3 sau Euro 4 din categoria M(1), N(1), M(2) ori N(2)] sau omologate conform Regulamentului (CE) nr. 715/2007 [autovehicule Euro 5 sau Euro 6 sau ulterior din categoria M(1), N(1), M(2) ori N(2)].

1.2.5. Lambda: $1 \pm 0,03$ sau conform specificațiilor producătorului, măsurat la turația de mers în gol accelerat precizată la pct. 1.2.4. lit. b).

1.2.6. Conținutul maxim admisibil de HC din gazele de evacuare la turația de mers în gol accelerat nu trebuie să depășească 100 ppm.

Nu se efectuează măsurarea emisiilor de HC din gazele de evacuare în cazul autovehiculelor alimentate cu GPL sau GNC.

1.2.7. La motoarele cu alimentare duală benzină/GPL, GNC controlul va fi efectuat pentru ambele moduri de funcționare.

1.2.8. Pentru autovehiculele echipate cu un sistem de diagnosticare la bord (OBD), funcționarea corectă a sistemului de control al emisiilor poate fi verificată prin citirea corespunzătoare a OBD și a verificării funcționării corecte a OBD în locul măsurării unor emisii în conformitate cu cerințele specifice.

1.2.9. Nu se efectuează această probă, pentru autovehiculele hibride.

2. Autovehicule echipate cu mac alimentate cu motorină

2.1 Verificarea autovehiculelor echipate cu mac are în vedere măsurarea opacității gazelor de evacuare în accelerare liberă, de la turația de mers în gol încet la turația de întrerupere a alimentării, cu ambreiajul cuplat (fără apăsarea pedalei de ambreiaj) și cu schimbătorul cutiei de viteze la punctul mort (în cazul cutiilor de viteză automate, schimbătorul trebuie să fie în poziția "Neutru" sau "Parcare").

2.2 Pentru efectuarea verificării este necesar aducerea motorului la parametri normali de funcționare a autovehiculului, după cum urmează:

2.2.1. Autovehiculele pot fi controlate cu respectarea, din motive de securitate, cel puțin a condiției ca motorul să fie cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare;

2.2.2. Sub rezerva dispozițiilor de la pct. 2.4.3, nici un autovehicul nu poate fi respins fără a fi fost respectate următoarele condiții:

a) motorul trebuie să fie cald: temperatura uleiului motorului măsurată de o sondă în tubul joiei trebuie să fie de cel puțin 80°C sau să corespundă temperaturii de funcționare normale, dacă aceasta este inferioară, sau temperatura blocului motor, măsurată după nivelul radiației în infraroșu trebuie să atingă o valoare echivalentă. Dacă, din cauza configurației autovehiculului, nu este posibil să se procedeze în acest mod, temperatura normală de funcționare a motorului va putea fi stabilită altfel, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire;

b) sistemul de evacuare trebuie curățat prin 3 accelerări libere.

2.3 Procedura de încercare are în vedere următoarele:

2.3.1. Inspecția vizuală a oricărui echipament de reglare a emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neatențități;

2.3.2. Motorul și, dacă este cazul, turbocompresorul, trebuie să funcționeze la turația de mers în gol încet înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele autovehiculelor din categoriile M(2), M(3), N(2) și N(3) aceasta înseamnă a se aștepta cel puțin 10s după eliberarea pedalei de accelerație;

2.3.3. La începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie apăsată total, în mod rapid și progresiv (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, astfel încât să se obțină debitul maxim al pompei de injecție și să se atingă turația de întrerupere a alimentării;

2.3.4. La fiecare ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie ca, înainte să fie eliberată pedala de accelerație, să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, în cazul autovehiculelor cu transmisie automată, turația indicată de producător ori, dacă aceasta nu este cunoscută, două treimi din turația de întrerupere a alimentării. Aceasta se poate asigura, de exemplu, prin supravegherea regimului motorului sau lăsând să treacă un timp suficient între momentul de acționare și cel de eliberare a pedalei de accelerație, adică cel puțin 2 s pentru autovehiculele destinate transportului de persoane, care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând și pentru autovehiculele destinate transportului de mărfuri având o masă totală maximă autorizată mai mare de 3.500 kg.

Pct. 2.3.4. din anexa 13 la reglementări a fost modificat de pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012 , publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012, prin înlocuirea sintagmei "locuri pe scaune" cu sintagma "locuri șezând".

2.4. Valori limită

2.4.1. Nivelul opacității nu trebuie să depășească valorile limită ale indicelui de opacitate (coeficientului de absorbție), care sunt următoarele:

Indice de opacitate (coeficient de absorbție) maxim pentru:

a) mac cu aspirație naturală: $2,5 \text{ m}^{-1}$;

b) mac cu turbocompresor: 3 m^{-1} ;

c) o limită de $1,5 \text{ m}^{-1}$ se aplică următoarelor autovehicule omologate conform valorilor limită indicate:

i) la linia B a tabelului din secțiunea 5.3.1.4. a anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69 /CE [autovehicule EURO 4 din categoria M(1), N(1), M(2) ori N(2)];

ii) la linia BI a tabelelor din secțiunea 6.2.1 a anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96 /CE [autovehicule EURO IV din categoria M(1), N(1), M(2) ori N(2)];

iii) la linia B2 a tabelelor din secțiunea 6.2.1 a anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE [autovehicule EURO V din categoria M(1), N(1), M(2) ori N(2)];

iv) la linia C a tabelelor din secțiunea 6.2.1 a anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96 /CE [autovehicule EEV din categoria M(1), N(1), M(2) ori N(2)];

v) în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 [autovehicule Euro 5 sau Eu.ro 6 sau ulterior din categoria. M(1), N(1), M(2) ori N(2)];

vi) în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 [autovehicule Euro VI sau ulterior din categoria M(1), N(1), M(2) ori N(2)].

2.4.2. Autovehiculele nu trebuie respinse decât dacă media aritmetică a valorilor măsurate în cel puțin ultimele trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită, cu condiția să nu se înregistreze diferențe semnificative între turajile minime măsurate la ciclurile de accelerație sau între turajile maxime măsurate la ciclurile de accelerație. Această medie poate fi calculată ignorând valorile observate care se îndepărtează cu mult față de media măsurată.

2.4.3. Pentru a evita efectuarea de încercări inutile, prin derogare de la dispozițiile de la pct. 2.4.2, sunt admise autovehiculele pentru care valorile măsurate în mai puțin de 3 cicluri de accelerare liberă sunt mai mici cu 0,5 m⁴-1 față de valorile limită precizate la pct. 2.4.1.

2.5. Vehiculele înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) înainte de 01.01.1980 sunt exceptate de la această verificare.

Anexa 13 la reglementări a fost înlocuită cu anexa 8 din **ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012, conform pct. 42 al art. I din același act normativ.

Anexa 14

la reglementări

Condiții privind echiparea vehiculelor cu cale de blocare

Sintagma "vehicul rutier" din titlul anexei 14 la reglementări a fost înlocuită cu sintagma "vehicul" conform pct. 39 al art. I din **ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

Vehiculele trebuie prevăzute cu cale de blocare a roților, amplasate într-un loc ușor accesibil pe vehicul, după cum urmează:

- a) o cală de blocare pentru:
 - i) autovehicule cu o MTMA mai mare de 3,5 tone;
 - ii) remorci cu două axe, cu excepția semiremorcilor cu șa, cu o MTMA mai mare de 0,75 tone.
- b) două cale de blocare pentru:
 - i) vehicule cu trei sau mai multe axe;
 - ii) semiremorci cu șa;
- iii) remorci cu axă simplă sau dublă, având distanța dintre axe de cel mult 1,00 m, cu o MTMA mai mare de 0,75 tone;
- iv) remorci cu două axe, cu o MTMA mai mare de 7,5 tone.

Anexa 15

la reglementări

I. Condiții privind echiparea vehiculelor grele și lungi cu plăci de identificare spate

Sintagma "vehicul rutier" de la pct. I din anexa 15 la reglementări a fost înlocuită cu sintagma "vehicul" conform pct. 39 al art. I din **ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

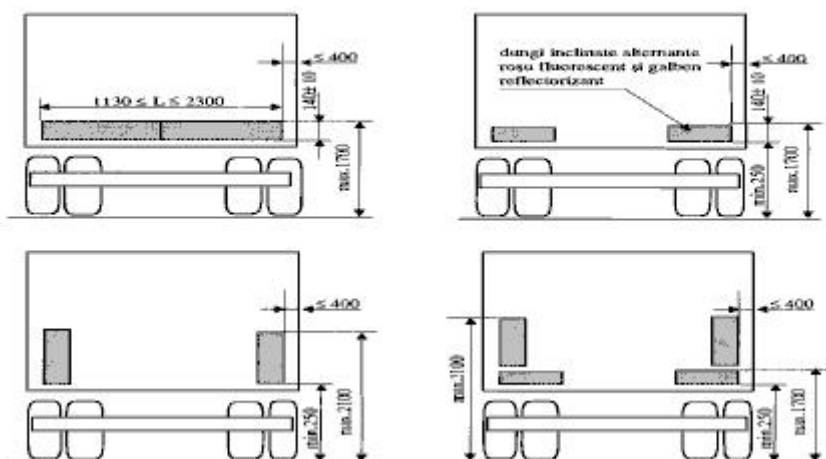
(1) Autovehiculele pentru transport marfă cu MTMA care depășește 12 tone (cu excepția autotractorului pentru semiremorci), autobuzele articulate (cu excepția celor urbane), (semi)remorcile cu MTMA mai mică sau egală cu 10 tone și a căror lungime depășește 8 m, precum și remorcile sau semiremorcile având o MTMA mai mare de 10 tone trebuie să fie echipate cu plăci de identificare spate conform cerințelor precizate prin prezentele reglementări.

(2) Plăcile de identificare spate trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul CEE ONU nr. 70*9) (cu marcă de omologare). Pentru autovehicule, aceste plăci de identificare sunt dreptunghiulare și compuse din benzi oblice alternante roșii (fluorescente sau reflectorizante) și galbene (reflectorizante), înclinate și descendente către exteriorul vehiculului. Pentru (semi)remorci ele sunt compuse dintr-un fond reflectorizant galben și o bordură roșie (fluorescentă sau reflectorizantă).

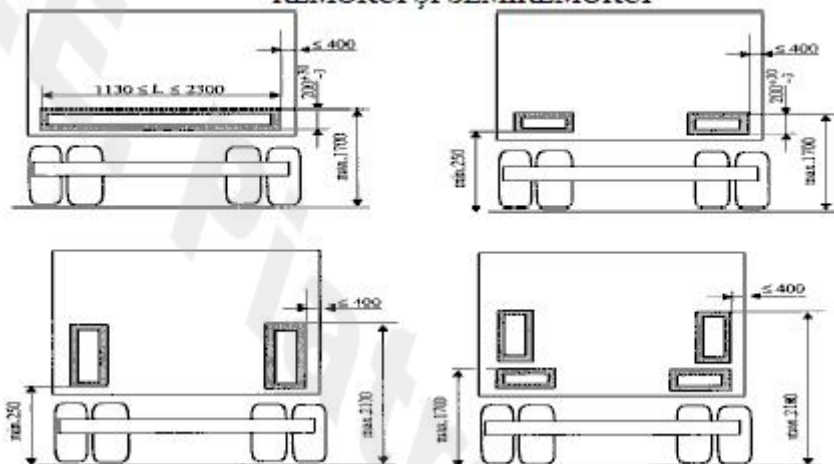
Notă

*9) Regulamentul nr. 70 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite(CEE/ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea plăcilor de identificare spate pentru autovehicule grele și lungi

AUTOVEHICULE



REMORCI ȘI SEMIREMORCI



(3) Placa de identificare trebuie montată cu cuvântul "TOP" înscris orizontal pe partea superioară a plăcii (dacă există acest marcaj). Plăcile de identificare trebuie montate pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a vehiculului și simetric față de aceasta; linia marginilor inferioare trebuie să fie paralelă la sol. Lungimea totală a unei serii formată din 1, 2 sau 4 plăci este de minimum 1.130 mm și maximum 2.300 mm.

II. Condiții privind echiparea vehiculelor lente cu plăci de identificare spate

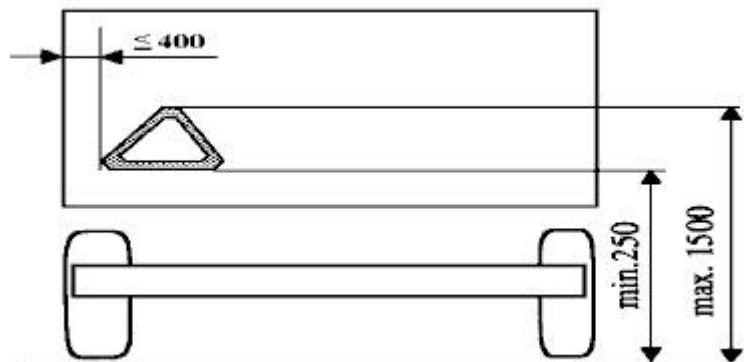
Sintagma "vehicul rutier" de la pct. II din anexa 15 la reglementări a fost înlocuită cu sintagma "vehicul" conform pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

(1) Vehiculele lente trebuie să fie echipate cu cel puțin o placă de identificare spate conform cerințelor precizate prin prezentele reglementări. Se înțelege prin vehicule lente: autovehicule care au, prin construcție, o viteză maximă care nu depășește 40 km/h, precum și remorcile acestora.

(2) Plăcile de identificare trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 69*10) (cu marcă de omologare). Ele sunt triunghiulare și compuse dintr-un fond fluorescent roșu și o bordură reflectorizantă roșie.

Notă

*10) Regulamentul nr. 69 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea plăcilor de identificare spate pentru vehicule lente (prin construcție) și a remorcilor lor



Sintagma "vehicul rutier" din Nota anexa 15 la reglementări a fost înlocuită cu sintagma "vehicul" conform pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

(3) Placa de identificare trebuie montată pe partea stângă spate cu vârful orientat în sus sau cu cuvântul "TOP" înscris orizontal pe partea superioară a plăcii (dacă există acest marcaj). Placa de identificare trebuie montată pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a vehiculului, iar marginea sa inferioară trebuie să fie paralelă la sol.

III. Condiții privind echiparea vehiculelor cu marcaje reflectorizante pentru contur

Sintagma "vehicul rutier" de la pct. III din anexa 15 la reglementări a fost înlocuită cu sintagma "vehicul" conform pct. 39 al art. I din ORDINUL nr. 1.107 din 29 iunie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 503 din 23 iulie 2012.

(1) Trebuie echipate cu marcaje reflectorizante pentru contur:

a) pe spate: marcaj integral pentru autovehicule transport marfă cu MTMA mai mare de 7,5 tone (cu excepția autotractorilor pentru semiremorci) și pentru (semi)remorci cu MTMA mai mare de 3,5 tone, și dacă lățimea autovehiculelor și (semi)remorcilor este mai mare de 2.100 mm;

b) pe părțile laterale: marcaj parțial pentru autovehicule transport marfă cu MTMA mai mare de 7,5 tone (cu excepția autotractorilor pentru semiremorci) și pentru (semi)remorci cu MTMA mai mare de 3,5 tone, și dacă lungimea autovehiculelor și (semi)remorcilor este mai mare de 6.000 mm.

Totuși, dacă forma, structura sau funcționarea nu permit montarea acestor marcaje, se poate monta un marcaj liniar.

(2) Marcajele reflectorizante pentru contur trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 104*11) (cu marcă de omologare). Ele trebuie să fie de culoare albă sau galbenă pe părțile laterale și de culoare albă, galbenă sau roșie pe spate.

Notă

*11) Regulamentul nr. 104 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite(CEE/ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea marcajelor retroreflectorizante pentru vehiculele din categoriile M, N și O

(3) Recomandări privind prescripțiile referitoare la forma și la montajul marcajelor:

1. Marcaje laterale și spate constituite din benzi

1.1. Marcajele reflectorizante aplicate pe vehicule pot fi constituite dintr-un singur element sau din mai multe elemente, de preferință continue, paralele sau cât mai apropiate de paralela cu solul.

Se aplică aceeași regulă pentru autotractoare, semiremorci și alte combinații de vehicule. Trebuie să se evite constituirea de ansambluri compuse din vehicule cu și fără marcaje.

1.2. Montajul marcajelor trebuie să identifice cât mai fidel întreaga lungime și lățime a vehiculului.

"Întreagă" înseamnă cel puțin 80% din lungime și/sau lățime.

1.3. În cazul benzilor discontinue spațiul care separă elementele distinctive trebuie să fie cât mai scurt posibil și nu trebuie să depășească 50% din lungimea celui mai scurt element.

1.4. Partea inferioară a marcajelor reflectorizante trebuie să fie la o înălțime minimă deasupra solului de cel puțin 250 mm și o înălțime maximă de 1500 mm.

2. Marcaje și grafici distinctive (publicitare)

2.1. Marcajele și graficele distinctive reflectorizante nu trebuie să fie plasate decât în interiorul marcajelor periferice laterale, cu condiția ca ele să nu diminueze vizibilitatea marcajelor laterale sau a dispozitivelor obligatorii de iluminare și de semnalizare luminoasă. Marcajele și graficele distinctive trebuie să fie discrete.

2.2. Prin "discrete" se înțelege:

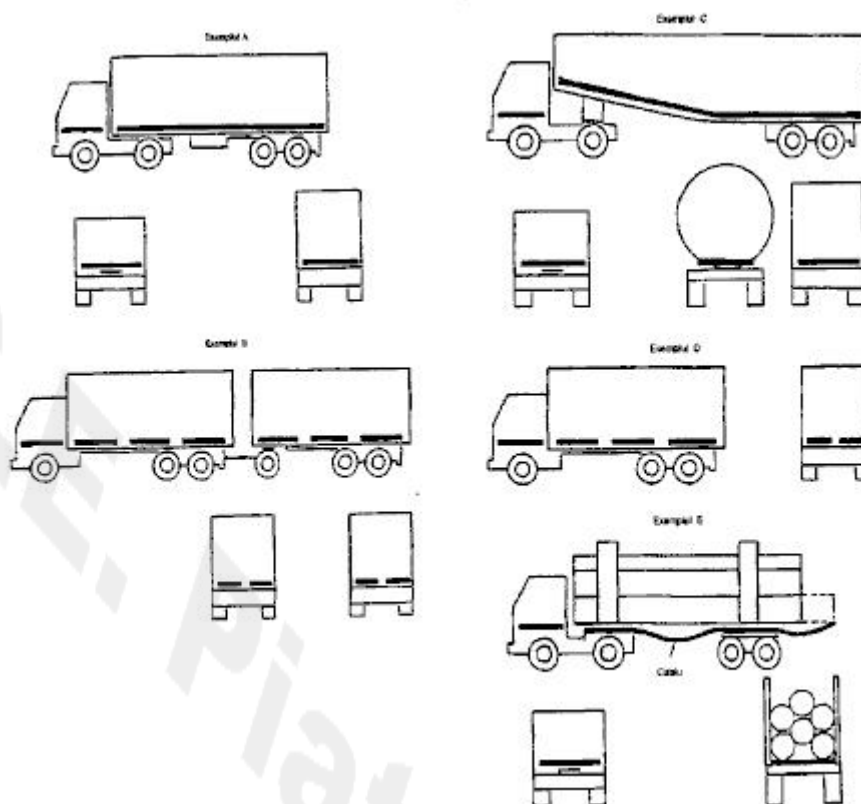
2.2.1. mai puțin de 15 litere/caractere;

2.2.2. înălțimea literelor/caracterelor cuprinsă între 300 mm și 1000 mm;

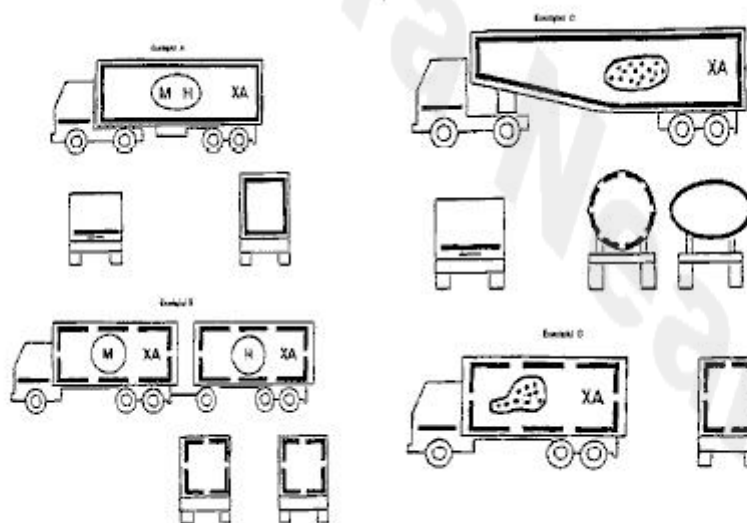
2.2.3. o suprafață reflectorizantă totală de cel mult 2,0 m²;

2.2.4. concizia mențiunilor, cum ar fi adresele și numerele de telefon

Exemple de marcaje reflectorizante constituite din benzi



Exemple de marcaje periferice reflectorizante
(cuprinzând marcaje și grafici distincte)



Anexa 16

la reglementări
Abrogată.

Anexa 16 la reglementări a fost abrogată de pct. 43 al art. I din ORDINUL nr. 42 din 20 ianuarie 2012, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 118 din 16 februarie 2012.

Reglementările din anexă au fost înlocuite cu Reglementările din anexa la ORDINUL nr. 1.002 din 12 august 2008, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 608 din 15 august 2008, conform pct. 3 al art. I din același act normativ.