

ORDIN nr. 211 din 11 februarie 2003

pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România - RNTR 2

EMITENT • **MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, TRANSPORTURILOR ȘI LOCUINȚEI**

Publicat în **MONITORUL OFICIAL nr. 275 din 18 aprilie 2003**

Data intrării în vigoare 18-05-2003

Formă consolidată valabilă la data 15-01-2004

Prezenta formă consolidată este valabilă începând cu data de 15-01-2004 până la data de 16-08-2004

*) Textul inițial a fost publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 275 din 18 aprilie 2003. Aceasta este forma actualizată de S.C. "Centrul Teritorial de Calcul Electronic" S.A. Piatra Neamt până la data de 15 ianuarie 2004, cu modificările și completările aduse de [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#).

Având în vedere prevederile [art. 12 lit. d\) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997](#) privind transporturile, aprobată cu modificări și completări prin [Legea nr. 197/1998](#), republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale [art. 4 alin. \(3\) lit. e\) din Ordonanța Guvernului nr. 44/1997](#) privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin [Legea nr. 105/2000](#), cu modificările ulterioare, precum și ale [Ordonanței Guvernului nr. 78/2000](#) privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România,

În temeiul prevederilor art. 3 pct. 47 și ale [art. 4 alin. \(3\) din Hotărârea Guvernului nr. 3/2001](#) privind organizarea și funcționarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței emite următorul ordin:

Articolul 1

Se aprobă Reglementările privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România - RNTR 2, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Articolul 2

Regia Autonomă "Registrul Auto Roman" va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Articolul 3

Pe data intrării în vigoare a prezentului ordin se abroga [Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1.938/2001](#) pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România - RNTR 2, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 251 din 15 aprilie 2002.

Articolul 4

Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare după 30 de zile de la data publicării.

p. Ministrul lucrărilor publice,
transporturilor și locuinței,

Ileana Tureanu,

secretar de stat

București, 11 februarie 2003.

Nr. 211.

Anexă

REGLEMENTĂRI din 11 februarie 2003

privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România - RNTR 2

Notă CTCE

*) Textul inițial a fost publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 275 din 18 aprilie 2003. Aceasta este forma actualizată de S.C. "Centrul Teritorial de Calcul Electronic" S.A. Piatra Neamt până la data de 15 ianuarie 2004, cu modificările și completările aduse de [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#).

Notă

**) Aprobate de [Ordinul nr. 211 din 11 februarie 2003](#), publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, Nr. 275 din 18 aprilie 2003.

Reglementări privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România	Aprobate prin: Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 Modificate și completate prin: Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.043/2003
--	---

Caseta reglementărilor a fost înlocuită cu cea prevăzută la pct. 1 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Prescurtări și definirea unor termeni utilizați

ABS:	- Sistem automat antiblocare a roților la franare
Acord Geneva 1958:	- Acordul privind adoptarea de prescripții tehnice uniforme aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor ce pot fi montate sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile de recunoaștere reciprocă a omologărilor eliberate pe baza acestor prescripții, încheiat la Geneva la 27 martie 1958 (Rev 2)
ADR:	- Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care România a aderat prin Legea nr. 31/1994 , publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 136 din 31 mai 1994
AETR:	- Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), încheiat la Geneva la 1 iulie 1970, la care România a aderat prin Legea nr. 101/1994 , publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 323 din 22 noiembrie 1994
ASR:	- dispozitiv automat antipatinare la demarare sau accelerare
ATP:	- Acordul cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi (ATP), adoptat la Geneva la 1 septembrie 1970, la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr. 75/1998, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 319 din 28 august 1998
CE	- Comunitatea Europeană
CEE	- Comunitatea Economică Europeană
Componenta	- un dispozitiv, cum ar fi farul sau lampa, care trebuie să corespundă prevederilor unei directive de baza, regulament sau standard, cuprinse în prezentele reglementări, care poate fi omologat separat, atunci când acest lucru este prevăzut în mod expres
Conducător	- conducătorul vehiculului rutier
Directiva	- act normativ al Consiliului/Comisiei sau al Parlamentului European
Directiva de baza (specifică)	- directiva care se referă la omologarea unui anumit sistem al vehiculului (de exemplu sistemul de franare) sau a unei componente (de exemplu farul) ori a unei entități tehnice independente (de exemplu bara antiimpanare), care poate fi omologată separat de vehicul
Directiva-cadru	- directiva care se referă la omologarea unui tip de vehicul în întregime
EN	- Standard European
EURO - 1	- omologare privind emisiile poluante ale autovehiculelor conform Directivei 70/220/CEE modificată prin Directiva 96/69/CE treapta A, sau Regulamentului nr. 83 ECE - UN seria de amendamente 02, ori omologarea motoarelor diesel pentru autovehicule, conform Directivei 88/77/CEE modificată prin Directiva 91/542/CEE I, sau Regulamentului nr. 49 ECE - UN seria de amendamente 02 treapta A
EURO - 2	- omologare privind emisiile poluante ale autovehiculelor conform Directivei 70/220/CEE ,

EURO - 3	modificată prin Directiva 96/69/CE , treapta B, sau Regulamentului nr. 83 ECE -UN seria de amendamente 03, ori omologarea motoarelor diesel pentru autovehicule, conform Directivei 88/77/CEE , modificată prin Directiva 91/542/CEE II, sau Regulamentului nr. 49 ECE - UN seria de amendamente 02 treapta B
	- omologare privind emisiile poluante ale autovehiculelor conform Directivei 70/220/CEE modificată prin Directiva 98/69/CE , treapta A, sau Regulamentului nr. 83 ECE -UN seria de amendamente 05, ori omologarea motoarelor diesel pentru autovehicule, conform Directivei 88/77/CEE , modificată prin Directiva 1999/96/CE treapta A, sau Regulamentului nr. 49 ECE - UN seria de amendamente 03 treapta A
EURO - 4	- omologare privind emisiile poluante ale autovehiculelor conform Directivei 70/220/CEE , modificată prin Directiva 98/69/CE treapta B, sau Regulamentului nr. 83 ECE - UN seria de amendamente 05, ori omologarea motoarelor diesel pentru autovehicule, conform Directivei 88/77/CEE modificată prin Directiva 1999/96/CE treapta B(1), sau Regulamentului nr. 49 ECE - UN seria de amendamente 03 treapta B(1)
Familie de vehicule	- familia de tipuri de vehicule se compune din vehicule care nu se deosebesc între ele sub următoarele aspecte: - constructor; - deosebiri esențiale privind construcția și/sau concepția; - diferențe evidente și fundamentale privind sasiul și/sau sistemul de rulare - motor (combustie internă/electric/hibrid)
Masa proprie a vehiculului (masa vehiculului gata de drum)	- masa vehiculului carosat, gata de drum și, în cazul unui autovehicul tractor, cu excepția celor din categoria M(1), cu dispozitivul de remorcă, dacă el este montat de constructor, sau masa sasiului sau a sasiului cu cabina, fără caroserie și/sau dispozitivul de remorcă, dacă fabricantul nu montează caroseria și/sau dispozitivul de cuplare (include masa corespunzătoare lichidelor, sculelor, roții de rezervă, dacă este cazul, conducătorului și, pentru autobuze și autocare, a înșotătorului, dacă este prevăzut în vehicul un scaun pentru acesta)

Definiția termenului "Masa proprie a vehiculului (masa vehiculului gata de drum) a fost modificată de pct. 4 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Masa totală maximă autorizată (pentru vehicul/ansamblu de vehicule)	- masa totală maximă a vehiculului sau ansamblului de vehicule încărcate, autorizată pentru circulația pe drumurile publice din România, conform legislației în vigoare. Ea nu poate să depășească masa maximă tehnic admisibilă stabilită de constructor.
Masa maximă admisibilă de înmatriculare/exploatare (pentru vehicul/ansamblu de vehicule)	- masa cea mai mare care îndeplinește condiția de a fi mai mică sau egală cu masa maximă tehnic admisibilă și mai mică sau egală cu masa totală maximă admisă în conformitate cu legislația în vigoare privind regimul drumurilor (sau o masă mai mică la cererea constructorului, cu acordul autorității competente). Este permisă atribuirea de către autoritatea competentă a unei mase mai mari în limitele masei maxime tehnic admisibile, pentru transportul de sarcini indivizibile sau pentru operațiuni de transport național care nu afectează în mod semnificativ concurența în transportul internațional

Definiția termenului "Masa maximă admisibilă de înmatriculare/exploatare (pentru vehicul/ansamblu de vehicule)" a fost modificată de pct. 4 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Masa maxima tehnic admisibilă (constructivă)	- masa proprie a vehiculului la care se adauga masa încărcăturii, stabilită de constructorul acestuia, ținând seama de dimensionarea componentelor și echipamentelor acestuia
Masa maxima tehnic admisibilă pe punctul de cuplare al autovehiculului	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice maxim admisibilă pe punctul de cuplare în funcție de construcția autovehiculului și/sau a dispozitivului de cuplare și care este declarata de constructorul autovehiculului. Prin definiție, aceasta masa nu include masa dispozitivului de cuplare al autovehiculului

Definitia termenului "Masa maxima tehnic admisibilă pe punctul de cuplare al autovehiculului" a fost modificată de pct. 4 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Masa maxima tehnic admisibilă pe punctul de cuplare al unei semiremorci sau remorci cu axa centrala	- masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime transferate de remorca pe dispozitivul de cuplare al autovehiculului, declarata și admisă de constructorul remorcii cu axa centrala sau al semiremorcii; ea trebuie să respecte limitele prevăzute în prezentele reglementări pentru tipul respectiv de vehicul, dacă asemenea limite exista
Masa maxima tehnic admisibilă a ansamblului	- masa maxima a ansamblului care cuprinde autovehiculul și remorca/remorcile sale și care este declarata de către constructor. În cazul unui ansamblu care include o semiremorca sau o remorca cu axa centrala, se utilizează masa maxima tehnic admisibilă pe axele remorcii și nu masa maxima tehnic admisibilă a semiremorcii/remorcii cu axa centrala.

Termenul "Masa maxima tehnic admisibilă a ansamblului" a fost introdus de pct. 5 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Masa remorcabila	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice totale transmise la sol de axa sau grupul de axe ale vehiculului remorcat/vehiculelor remorcate
------------------	---

Definitia "Masa remorcabila" a fost modificată de pct. 4 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Masa maxima tehnic admisibilă pe axa/grup de axe	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice maxim admisibilă transmise solului de axa/grupul de axe, stabilită în funcție de construcția vehiculului, tipul axei/grupului de axe și care este declarata de constructorul vehiculului
--	--

Definitia termenului "Masa maxima tehnic admisibilă pe axa/grup de axe" a fost modificată de pct. 4 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Masa maxima autorizata pe axa/grup de axe ISO	- masa admisibilă pe axa conform reglementărilor în vigoare în România, care nu poate însă să depășească masa maxima tehnic admisibilă pe axa/grup de axe
Omologare pentru circulația pe drumurile publice din România	Organizația Internaționala de Standardizare
Omologare de tip	- procedura administrativă prin care autoritatea competența certifica, conform legislației în vigoare, ca un tip de vehicul, un sistem sau componenta ori o entitate tehnica independenta satisface cerințele tehnice prevăzute în prezentele reglementări
Omologarea de tip în mai multe etape	- procedura administrativă prin care autoritatea competența certifica, conform legislației în vigoare, la cererea constructorului sau a reprezentantului autorizat al acestuia, ca un vehicul fabricat sau importat în serie satisface cerințele tehnice prevăzute pentru acest caz în prezentele reglementări
Omologarea de tip	- procedura administrativă prin care autoritatea competența certifica, conform legislației în vigoare, la cererea constructorului sau a reprezentantului autorizat al acestuia, ca un tip de vehicul incomplet sau completat satisface cerințele tehnice prevăzute în prezentele reglementări. Poate fi acordată pentru vehiculul completat, vehiculul de baza (de exemplu sasiu echipat) sau pentru alte trepte intermediare de montaj al vehiculului.
Omologare - certificare	- procedura administrativă prin care autoritatea competența atesta, conform legislației în vigoare, ca un

individuală	vehicul fabricat sau importat satisface cerințele tehnice prevăzute pentru acest caz în prezentele reglementări. Ea poate fi acordată în cazul: a) vehiculelor noi care nu se fabrică în serie (de exemplu, vehiculele montate din piese separate sau produse artisanal), vehiculelor cu destinații speciale, sau vehiculelor noi importate, care nu au omologare de tip pentru circulația pe drumurile publice din România; b) certificării stării tehnice a vehiculelor utilizate, care au mai fost înmatriculate în străinătate; c) modificării categoriei de încadrare sau a categoriei de folosință a vehiculului; d) înlocuirii tipului de motor prevăzut de constructor cu alt tip; e) înlocuirii caroseriei și/sau a sasiului vehiculului; f) înlocuirii ori modificării unor componente, sisteme sau entități tehnice cu altele din afara gamei de echipare originală
Prima înmatriculare	- înmatricularea pentru prima dată a unor vehicule rutiere noi, care nu au mai fost înmatriculate anterior în alta țară
Prima înmatriculare în România	- înmatricularea pentru prima dată în România a unor vehicule rutiere utilizate, care au mai fost înmatriculate anterior în alta țară
Regulament CEE (CE)	- Regulament al Uniunii Europene
Regulament ECE - UN	- Regulament anexa la Acordul privind adoptarea de prescripții tehnice uniforme aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor ce pot fi montate sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile de recunoaștere reciprocă a omologărilor eliberate pe baza acestor prescripții, încheiat la Geneva la 27 martie 1958
RE3 ECE - UN	- Rezoluția de ansamblu nr. 3 a Comisiei Economice pentru Europa a ONU
STAS	- standard de stat
SR	- standard român
SR ISO	- standard român echivalent cu un standard ISO
SR EN	- standard român echivalent cu un standard european (EN)
Seria 01 de amendamente	- seria de modificări 01 a unui regulament ECE - UN (varianta inițială este seria 00)
Sistem	- orice sistem al vehiculului, cum ar fi franele, dispozitivele de protecție împotriva poluării provocate de gazele de evacuare, amenajările interioare etc., care trebuie să îndeplinească prevederile unei directive de bază, regulament, standard, cuprinse în prezentele reglementări
Tip de vehicul	- vehiculele dintr-o anumită categorie, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia se face omologarea de tip. Un tip de vehicul poate avea variante și versiuni diferite
Entitate tehnică independentă	- un dispozitiv destinat să facă parte dintr-un vehicul, cum ar fi bara antiîmpănare, care trebuie să corespundă prevederilor unei directive de bază, regulament, standard, cuprinse în prezentele reglementări, și destinat să facă parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat separat, dacă directiva prevede acest lucru în mod expres, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri de vehicule
Varianta	- vehiculele dintr-un anumit tip, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia se face omologarea de tip (pentru autoturisme și vehiculele cu două sau trei roți directivele-cadru respective)
Versiune	- vehiculele dintr-o anumită variantă, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia se face omologarea de tip (pentru autoturisme și vehiculele cu două sau trei roți directivele-cadru respective)
Vehicul de bază	- orice vehicul incomplet al cărui număr de identificare se păstrează în cursul etapelor ulterioare ale omologării în mai multe etape
Vehicul lung	- combinație de vehicule la care remorca sau semiremorca aparține categoriilor O(1), O(2) și O(3), a căror

	lungime depășește 8 m, sau care aparține categoriei O(4)
Vehicul greu	- autovehicul având o masă maximă tehnic admisibilă care depășește 7,5 tone, cu excepția autotractoroarelor pentru semiremorci, precum și autobuz articulat din clasele II și III
Vehicul lent	- vehicul sau combinație de vehicule având, prin construcție, o viteză maximă care nu depășește 30 km/h
Vehicul fabricat în serie mică	- vehicul fabricat într-un număr anual de bucăți, pentru întreaga familie căreia îi aparține acesta, care nu depășește 500 de bucăți pentru o familie de autoturisme și remorcile acestora și 200 de bucăți de familie pentru celelalte autovehicule și remorcile acestora ori vehicule cu două sau trei roți
Vehicul utilizat	- vehicul care a mai fost înmatriculat anterior
Vehicul completat	- vehiculul care constituie finalizarea procesului de omologare în mai multe etape și care satisface cerințele tehnice prevăzute în prezentele reglementări tehnice
Vehicul incomplet	- vehiculul a cărui finalizare necesită cel puțin o etapă de fabricație, pentru ca acesta să devină vehicul completat
Vehicule aparținând sfarsitului de serie de fabricație	- vehiculele care aparțin sfarsitului de serie, a căror omologare nu mai este valabilă, care pot fi înmatriculate, admise în circulație sau în exploatare pentru următoarele 12 luni. Numărul maxim de vehicule, dintr-unul sau mai multe tipuri, puse în circulație în cadrul sfarsitului de serie, nu trebuie să depășească pentru autovehiculele M(1)10%, iar pentru celelalte vehicule 30% din numărul total de vehicule din tipurile în cauză, admise în circulație în România în anul precedent. Dacă acest număr este mai mic de 100, se accepta 100 de bucăți.

Capitolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

1. Prezentele reglementări definesc cerințele pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere la omologarea în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, sub aspectul siguranței active și pasive, protecției mediului ambiant și protecției drumurilor publice. Aceste prevederi nu se aplică vehiculelor aflate în tranzit internațional prin România.
2. Prezentele reglementări se aplică tuturor categoriilor de vehicule destinate să circule în mod permanent sau ocazional pe drumurile publice și care pot avea, prin construcție, o viteză mai mare de 6 km/h, sunt destinate transportului de persoane și/sau de mărfuri ori efectuării de servicii sau lucrări.
3. Sistemele, componentele sau entitățile tehnice independente care concurează la siguranța circulației și protecția mediului, precum și piesele de schimb aferente trebuie să îndeplinească cerințele specifice, indicate în prezentele reglementări sau în standardele specifice, pentru a putea fi utilizate la vehiculele autorizate să circule pe drumurile publice.
4. Admiterea în circulație a combinațiilor de vehicule este condiționată de asigurarea compatibilității dintre autovehiculul tractor și vehiculul tractat și de respectarea condițiilor tehnice specifice fiecăruia dintre aceste vehicule.
5. Condițiile tehnice impuse pentru omologarea/certificarea individuală a vehiculelor produse artisanal sau a vehiculelor noi produse în serii (cantități) mici, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, sunt cele indicate, pentru fiecare dintre aceste vehicule, în cap. IV al prezentelor reglementări, precum și în anexele la acestea.
6. Condițiile tehnice impuse pentru omologarea individuală a vehiculelor utilizate care au fost importate sunt cele care au fost valabile la data omologării de tip a vehiculului respectiv, cu excepția cazurilor în care prezentele reglementări indică cerințe mai severe, îndeosebi în domeniul protecției mediului, sau existența unor componente ori echipamente moderne pentru siguranța rutieră, care pot fi adaptate ținându-se seama de construcția vehiculului respectiv.

Capitolul 2

Proceduri de aplicare a prezentei reglementări

1. În conformitate cu prevederile [art. 2 și 3 din Hotărârea Guvernului nr. 768/1991](#) privind înființarea și funcționarea Regiei Autonome "Registrul Auto Roman" (RAR), republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 307 din 1 noiembrie 1994, precum și pe baza împuternicirilor date de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului*), ca autoritate de stat în domeniul transporturilor rutiere, Regia Autonomă "Registrul Auto Roman", denumită în continuare Registrul Auto Roman, certifică încadrarea vehiculelor rutiere în normele

de siguranță a circulației, de protecție a mediului, de protecție a drumurilor pe care circulă, precum și încadrarea în categoriile prevăzute de reglementările în vigoare. În acest scop acorda:

1.1. Omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice din România a vehiculelor rutiere construite în țara sau importate în serii (cantități) mai mari de 10 bucăți de același tip pe an, se acordă pe baza respectării condițiilor tehnice indicate în cap. IV și în anexa nr. 2. La extinderea omologării de tip pentru circulația pe drumurile publice pentru vehiculele ce provin dintr-un tip de baza cu omologare de tip pentru circulație în vigoare se aplică reglementările care erau valabile la data omologării tipului de baza, cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd, în mod expres, alte dispoziții. Pentru vehiculele speciale, definite la cap. III al prezentelor reglementări, se vor aplica prevederile din anexa XI a [directivei 70/156/CEE](#), ultima modificare prin [directiva 2001/116/CE](#), appendicele 1-4 în funcție de destinația vehiculului special.

1.1.1. La omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice din România a vehiculelor pentru care exista omologarea de tip comunitară a întregului vehicul, respectiv autoturismele și vehiculele cu 2 sau 3 roți, este necesară și suficientă numai conformitatea cu prevederile [directivelor cadru - 70/156/CEE](#) și respectiv 92/61/CE, la nivelul ultimelor modificări indicate în prezenta reglementare, urmând a se prezenta Certificatul de omologare UE a vehiculului, conform Directivei cadru, cu anexa III la [Directiva 70/156/CEE](#) pentru autoturisme sau anexa II la [Directiva 92/61/CE](#) pentru vehicule cu 2 sau 3 roți, precum și un model de vehicul conform omologării.

Începând cu 9 noiembrie 2003 la omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice din România a vehiculelor cu 2 sau 3 roți, este necesară și suficientă numai conformitatea cu prevederile [directivei cadru 2002/24/CE](#), urmând a se prezenta Certificatul de omologare UE a vehiculului, conform Directivei cadru, cu anexa II la directiva, precum și un model de vehicul conform omologării. La cererea fabricantului această cerință se poate aplica de la 9 mai 2003. Omologările pentru aceste vehicule acordate înainte de 9 noiembrie 2003 rămân valabile. De asemenea pot fi acordate în continuare extensii la omologările acordate înainte de 9 noiembrie 2003 conform dispozițiilor directivei în baza căreia a fost inițial acordată omologarea.

1.1.2. În cazul în care nu exista omologare de tip comunitară pentru întregul vehicul, omologarea de tip se acordă pe baza prezentării documentelor care atestă corespondența diferitelor sisteme, componente sau entități tehnice independente ale acestuia cu cerințele tehnice prevăzute în prezentele reglementări și efectuării încercărilor sau verificărilor necesare.

1.1.3. De la procedura de certificare și omologare pentru circulația pe drumurile publice din România sau de la unele prevederi ale prezentelor reglementări pot fi exceptate vehiculele indicate în cap. VI, cu respectarea cerințelor din acest capitol, aplicabile pentru cazul dat.

1.1.4. În cazul carosării sasiurilor echipate, omologate ca tip pentru circulație, precum și al modificării sau schimbării destinației suprastructurii unor vehicule omologate, pentru sasiurile echipate se iau în considerare reglementările care au stat la baza omologării lor, cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd, în mod expres, alte dispoziții

1.1.5. Pentru modificări importante care afectează parametrii de baza, structura de rezistență sau destinația (categoria de folosință) a vehiculului stabilită de producător, precum și în cazul vehiculelor construite din elemente reciclate sau cu utilizarea de elemente reciclate, care pot afecta siguranța rutieră și protecția mediului, la omologarea pentru circulația pe drumurile publice este necesară prezentarea avizului favorabil al fabricantului tipului de baza și, după caz, certificate pentru respectarea reglementărilor în vigoare privind protecția mediului de către vehiculul în cauză.

1.2. Omologarea și certificarea individuală pentru circulația pe drumurile publice din România a vehiculelor rutiere:

1.2.1. omologarea individuală a vehiculelor noi, de același tip, construite în țara ori importate de aceeași persoană fizică sau juridică, în serii (cantități) care nu depășesc 10 vehicule pe an, care nu sunt omologate ca tip, sau a vehiculelor - unicat, montate din piese separate sau produse artizanal, în ateliere nespecializate; ele trebuie să corespundă prevederilor prezentelor reglementări valabile pentru omologarea individuală, conform definiției, și sunt supuse, după caz, unor încercări sau verificări tehnice;

1.2.2. la omologarea individuală a vehiculelor fabricate artizanal sau în serii mici, în cazul când practic nu este posibil să se aplice toate prevederile tehnice din reglementările internaționale indicate în capitolul IV pentru omologarea de tip, Registrul Auto Roman va proceda la asimilarea vehiculului respectiv, pornind de la analiza comparativă a construcției sau componentei acestuia, cu tipuri de vehicule omologate ca tip, existente în banca sa de date, reducând încercările la cele strict necesare precum și la un control general care se poate efectua pe liniile de control tehnic existente;

1.2.3. certificarea stării tehnice a vehiculelor utilizate; pentru aceste vehicule posesorul trebuie să prezinte documentele necesare emise în țara de origine, din care să reiasă datele de identificare și condițiile tehnice pe care le-au îndeplinit la înmatricularea în străinătate și trebuie să corespundă prevederilor specifice pentru această categorie, cuprinse în cap. IV. Aceste vehicule vor fi supuse unei verificări tehnice pe liniile de control existente și verificării autenticității și, dacă este necesar, atunci când nu exista documente privind unele prevederi privind protecția mediului, unor încercări de către laboratoarele autorizate;

1.2.4. Înlocuirea caroseriei și/sau a sasiului vehiculelor care trebuie să corespundă prevederilor din prezenta reglementare valabile pentru omologare, iar vehiculele sunt supuse, după caz, unor încercări sau verificări tehnice;

1.2.5. modificarea categoriei de încadrare sau a categoriei de folosință a vehiculului care trebuie să corespundă prevederilor prezentelor reglementări valabile pentru omologare, iar vehiculul este supus, după caz, unor încercări sau verificări tehnice.

1.2.6 Înlocuirea tipului de motor prevăzut de constructor cu alt tip care trebuie să corespundă prevederilor din prezenta reglementare valabile pentru omologare iar vehiculul este supus, după caz, unor încercări sau verificări tehnice.

1.3. Certificarea și omologarea componentelor și entitatilor tehnice independente care concure la siguranța rutiera și la protecția mediului și care pot fi certificate/omologate separat de vehicul, în conformitate cu prevederile pct. 18 din cap. IV.

1.4. Certificarea/omologarea pieselor de schimb și a materialelor de exploatare, destinate vehiculelor rutiere și care concure la siguranța circulației și protecția mediului, fabricate în condițiile indicate în reglementările în vigoare.

1.5. Atestarea îndeplinirii de către vehiculele rutiere a condițiilor privind gradul redus de poluare chimică și sonoră, care urmează să beneficieze de facilitățile acordate de reglementările în vigoare.

*) Denumirea "Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței" a fost înlocuită cu denumirea "Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului", de pct. 2 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

2. În scopul asigurării conformității produselor fabricate și comercializate în serie cu tipul omologat, Registrul Auto Român ca serviciu tehnic notificat asigură următoarele:

2.1. certificarea managementului sistemului calității la producătorul autohton de vehicule ori componente sau entități tehnice independente și verificarea existenței unor dispoziții și proceduri satisfăcătoare pentru asigurarea unui control eficace, astfel încât vehiculele, echipamentele sau componentele fabricate să corespundă cu tipul omologat, conform anexei X la [Directiva 70/156/CEE](#), precum și anexei nr. 2 la "Acordul privind adoptarea de prevederi tehnice uniforme pentru vehicule cu roți echipamente și componente care pot fi montate sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile de recunoaștere reciprocă a omologărilor care se bazează pe aceste prevederi", revizia a 2-a din 16 octombrie 1996;

2.2. atunci când există semnale ca unele tipuri de vehicule nu își mențin în exploatare caracteristicile și performanțele consemnate la omologarea de tip sau individuală, ceea ce poate afecta siguranța rutiera sau protecția mediului, Registrul Auto Român poate efectua probe de durabilitate în condiții corespunzătoare celor din exploatare sau probe accelerate echivalente, pentru a se face demersurile necesare în vederea restabilirii conformității.

3. În conformitate cu [Hotărârea Guvernului nr. 610/1992](#) privind cartea de identitate a vehiculului, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 262 din 21 octombrie 1992, pe baza omologării/certificării pentru circulația pe drumurile publice din România, Registrul Auto Român înscrie în Cartea de identitate a vehiculului datele tehnice și de identificare ale vehiculului.

3.1. Datele de identificare se pot înscrie și de producător sau de reprezentantul autorizat al acestuia la vehicule omologate ca tip, inserarea altor date decât cele înscrise în Cartea de identitate a vehiculului fiindu-i interzisă producătorului.

3.2. Orice modificare adusă vehiculului, care afectează datele tehnice și de identificare înscrise în cartea de identitate a vehiculului, reclama revalidarea vehiculului de către Registrul Auto Român și reactualizarea cărții de identitate cu noile date sau, după caz, anularea cărții de identitate și eliberarea alteia, după reomologarea vehiculului.

4. De la procedura de certificare și omologare pentru circulația pe drumurile publice din România sau de la unele prevederi ale prezentelor reglementări pot fi exceptate unele categorii de vehicule în condițiile indicate în cap. VI.

Capitolul 3

Definirea categoriilor de folosință ale vehiculelor rutiere

Vehiculul este un sistem mecanic care circulă pe drum, cu sau fără mijloace de autopropulsare, și care se utilizează în mod normal pentru transportul de persoane și/sau mărfuri ori efectuarea de servicii sau lucrări. Vehiculele se definesc, în sensul prezentelor reglementări, după cum urmează:

1. autovehicul - vehicul care se deplasează prin propulsie proprie, cu excepția celui care circulă pe sine. Poate tracta în anumite condiții și remorci sau semiremorci;

1.1. automobil - autovehicul care se utilizează în mod normal pentru transportul de persoane și/sau mărfuri ori tractarea de remorci. Troleibuzul este considerat automobil. Nu sunt considerate automobile tractorul și masina autopropulsată pentru lucrări. Automobilul de teren are cel puțin două axe motoare, diferențial blocabil și capacitate de trecere conform pct. 5 din anexa nr. 1;

1.1.1. autoturism - automobil având cel mult 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul) care, prin construcție și echipare, este destinat transportului de persoane, bagajului și/sau bunurilor acestora. Acesta poate de asemenea să tracteze o remorcă.

1.1.1.1. berlina - caroserie închisă, cu sau fără montant central între ferestrele laterale; acoperis rigid fix, putând avea o trapa de aerisire; 4 sau mai multe locuri, dispuse pe cel puțin 2 randuri; 2 sau 4 uși laterale, poate avea o capotă de portbagaj sau usa spate (hayon), 4 sau mai multe ferestre laterale (vezi anexa 1, secțiunea C pct. 1);

1.1.1.2. berlina cu hayon - berlina dotată în spatele vehiculului cu usa (hayon); (vezi anexa 1, secțiunea C pct. 1);

1.1.1.3. break - caroserie închisă, partea ei din spate oferind un volum interior mărit; acoperis rigid fix, putând avea o trapa de aerisire; 4 sau mai multe locuri, dispuse pe cel puțin 2 randuri, rândul sau randurile din spate putând fi rabatabile sau demontabile pentru mărirea suprafeței de încărcare; 2 sau 4 uși laterale și usa spate; 4 sau mai multe ferestre laterale (vezi anexa 1, secțiunea C pct. 1);

1.1.1.4. cupeu - caroserie închisă, similară berlinei, în general volum spate limitat; acoperis rigid fix, putând avea o trapa de aerisire; 2 sau mai multe locuri, dispuse pe cel puțin 1 rând; 2 uși laterale, 2 sau mai multe ferestre laterale (vezi anexa 1, secțiunea C pct. 1);

1.1.1.5. cabriolet - caroserie decapotabilă; acoperis suplu sau rigid cu cel puțin două poziții (închis și deschis /eliminat) (vezi anexa 1, secțiunea C pct. 1);

1.1.1.6. autoturism cu utilizare multiplă - vezi anexa 1, secțiunea C pct. 1 dacă se încadrează în categoria M1 și respecta cerințele tehnice impuse acestei categorii;

1.1.2. autobuz - automobil destinat, prin construcție, transportului a mai mult de 9 pasageri (inclusiv conducătorul) pe scaune sau pe scaune și în picioare și, după caz, a bagajelor acestora. Poate avea unul sau două niveluri (autobuz cu etaj). Poate fi solo sau articulat, cu sau fără podea coborâtă. Autobuzul articulat constă din două sau mai multe tronsoane rigide, care se articulează între ele; compartimentele de pasageri situate în fiecare dintre tronsoanele rigide comunică între ele în permanentă, permitând libera circulație a pasagerilor; tronsoanele rigide sunt legate între ele în mod permanent, astfel încât să nu poată fi detasate decât printr-o operație necesitând mijloace tehnice care în mod normal nu se găsesc decât într-un atelier.

1.1.2.1. microbuz (minibuz) - autobuz destinat, prin construcție, transportului de pasageri, având o capacitate de transport de cel mult 22 de locuri, în afară conducătorului. În cazul când transporta pasageri și în picioare poate avea podeaua coborâtă;

1.1.2.1.1. microbuz clasa A - vezi anexa 1, secțiunea A pct. 2.6

1.1.2.1.2. microbuz clasa B - vezi anexa 1, secțiunea A pct. 2.6

1.1.2.2. autobuz clasa I (urban) - vezi anexa 1, secțiunea A pct. 2.5

1.1.2.3. autobuz clasa II (interurban) - vezi anexa 1, secțiunea A pct. 2.5

1.1.2.4. autobuz clasa III (autocar) - vezi anexa 1, secțiunea A pct. 2.5

1.1.2.5. troleibuz - autobuz acționat electric, prin captarea curentului electric de la o linie de contact.;

1.1.3. automobil mixt - autovehicul, destinat prin construcție pentru transportul de pasageri și de mărfuri, în compartimente separate:

- automobilele mixte care reprezintă diversificarea unei familii de autoturisme [categoria M(1)] se încadrează în categoria M(1) sau N(1) în conformitate cu condițiile aplicabile autoturismelor cu utilizare multiplă (anexa 1, secțiunea C, pct. 1);

- automobilele mixte care reprezintă diversificarea unei familii de autoutilitare din categoria N se încadrează, în categoria M sau N în conformitate cu condițiile precizate în anexa 1, secțiunea C, pct. 3.

1.1.4. automobil utilitar (autoutilitara) - automobil comercial destinat, prin construcție, transportului de mărfuri într-o structură deschisă sau închisă;

1.1.4.1. autocamion (autoutilitara camion) - automobil utilitar destinat, prin construcție și echipare, transportului de mărfuri pe o platformă, cu sau fără obloane, care poate fi acoperită cu prelată;

1.1.4.2. autofurgon (autoutilitara furgon) - automobil utilitar destinat, prin construcție și echipare, transportului de mărfuri într-o structură închisă;

1.1.4.3. automobil cu caroserie demontabilă (amovibilă) - automobil prevăzut, prin construcție, cu posibilitatea montării a diferite tipuri de caroserii pe același șasiu echipat;

1.1.5. autovehicul special (autospeciala) un autovehicul din categoria M sau N, utilizat pentru transportul de pasageri sau de mărfuri și care îndeplinește o funcție specifică ce necesită adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale. Include și autovehiculele destinate efectuării de servicii și/sau lucrări:

1.1.5.1. autorulota - vezi anexa 1, secțiunea A pct. 6.1

1.1.5.2. autovehicul blindat - vezi în anexa 1, secțiunea A pct. 6.2

1.1.5.3. ambulanță - vezi în anexa 1, secțiunea A pct. 6.3

- 1.1.5.4. autovehicul funerar: - vezi anexa 1, secțiunea A pct. 6.4
- 1.1.5.5. automacara mobilă - vezi anexa 1, secțiunea A pct. 6.6
- 1.1.5.6. alte autovehicule speciale - vezi anexa 1 secțiunea A pct. 6.7.
- 1.1.5.7. autobuzele, altele decât cele utilizate pentru transportul de pasageri, sunt autovehicule speciale.
- 1.1.6. automobil cu utilizare multiplă - vezi anexa 1, secțiunea C, pct. 1 dacă se încadrează în categoria N(1) și respecta cerințele tehnice impuse acestei categorii.
- 1.1.7. autotractor - autovehicul de tracțiune, destinat exclusiv sau în special tractării de remorci;
- 1.1.7.1. autoremorcher - autotractor destinat, în principal, tractării remorcilor grele cu protap articulată sau unor vehicule tractate grele, putând fi prevăzut cu o platformă pentru leștare;
- 1.1.7.2. autotractor cu sa - autotractor destinat numai tractării semiremorcilor și prevăzut cu un dispozitiv de cuplare de tip sa, care preia o parte importantă din masa acestora, precum și forțele de tractare;
- 1.2. motocicletă - autovehicul, în general cu două roți amplasate într-un plan longitudinal vertical, cu suporturi sau platformă pentru sprijinirea picioarelor; poate avea și atas sau două roți spate laterale simetrice. În cazuri speciale, poate avea și patru roți. El poate tracta o remorcă.
- 1.2.1. moped (ciclomotor) - vezi anexa 1a, pct. 1
- 1.2.2. motocicletă - vezi anexa 1a, pct. 1
- 1.2.3. mototriciclu - vezi anexa 1a, pct. 1
- 1.2.4. cvadriciclu ușor - vezi anexa 1a, pct. 1
- 1.2.5. cvadriciclu - vezi anexa 1a, pct. 1
- 1.3. tractor - autovehicul de tracțiune destinat, prin construcție și echipare, tractării, împingerii și/sau acționării diverselor vehicule sau utilaje agricole, industriale etc;
- 1.3.1. tractor agricol sau forestier pe roți - tractor destinat efectuării unor lucrări în agricultură și silvicultură prin tractarea, purtarea și, după caz, acționarea unor remorci sau utilaje speciale din aceste domenii, fiind, în general, tractor lent, cu o viteză cuprinsă între 6 și 40 km/h. El poate fi amenajat pentru a transporta o încărcătură sau un însoțitor;
- 1.3.2. tractor monoax sau motocultor - tractor fără mecanism de direcție, a cărui viteză maximă, prin construcție, nu depășește 25 km/h; el poate fi susținut și condus de un conducător pedestru sau poate fi dotat cu un carucior ori o remorcă prevăzută cu scaun pentru conducător, fără însă a se depăși o masă totală maximă autorizată de 2,5 tone, inclusiv masa motocultorului;
- 1.4. mașina autopropulsată pentru lucrări - utilaj autopropulsat destinat, prin construcție și echipare, efectuării unor lucrări sau servicii, care circulă pe drum numai pentru a se deplasa între locul de garare și locul unde execută lucrările, având o viteză care nu depășește 30 km/h. Mașina autopropulsată pentru lucrări realizată pe șasiu auto, care păstrează caracteristicile de performanță ale autovehiculului de bază din care derivă, este asimilată cu automobilul special (autospecială). Exemple de mașini autopropulsate pentru lucrări, în sensul prezentelor reglementări, sunt cuprinse în anexa nr. 13;
- 1.5. autovehicul atipic - autovehicul care, prin construcție și echipare, nu se încadrează în nici una dintre categoriile de mai sus;
2. mașina pentru lucrări - utilaj fără mijloace proprii de propulsie, purtat sau remorcat de un tractor cu o viteză care nu depășește 30 km/h, destinat, prin construcție și echipare, efectuării unor lucrări sau servicii. Mașina pentru lucrări realizată pe șasiu de vehicul, care păstrează caracteristicile de performanță ale vehiculului de bază din care derivă, este asimilată cu vehiculul special;
3. remorcă (vehicul tractat) - vehicul fără motor, destinat, prin construcție, să fie tractat de autovehicule. Din punct de vedere al construcției, ea poate fi:
- remorcă cu protap articulată - vehicul tractat cu cel puțin două axe, la care cel puțin o axă este directoare, iar timoneria direcției este comandată prin protap care este articulată la șasiul remorcii, permitând deplasarea dispozitivului de cuplare în plan vertical fără să preia sarcini verticale; remorcile având mecanism de direcție cu axa rotitoare (bracabilă) pot fi tractate de autovehicule utilitare, autoremorchere sau tractoare, iar cele dotate cu axa fixă și roți bracabile, numai de tractoare agricole sau forestiere prevăzute cu dispozitiv de cuplare de tip furcă-bolt;
 - remorcă cu protap rigid - vehicul tractat cu o axă sau cu un grup de axe apropiate, la care protapul este fixat rigid de șasiu, în prelungirea acestuia, putând prelua atât sarcini orizontale (de tractare), cât și sarcini verticale. Remorcă poate fi tractată de autoturisme, autoutilitare, autobuze și tractoare agricole sau forestiere, dacă acestea sunt dotate cu dispozitive de cuplare care pot prelua sarcini verticale.
 - remorcă cu axă(e) centrală(e) - remorcă cu protap rigid, la care axa sau grupa de axe este amplasată imediat în spatele centrului de greutate al vehiculului considerat ca uniform încărcat; protapul nu trebuie să transmită pe dispozitivul de cuplare o sarcină statică verticală mai mică de 10% din masa maximă a remorcii sau de 1000 kg (se reține cea mai mică dintre acestea); pentru remorcile tractate de autoturisme se aplică prevederile [Directivei 92/21/CEE](#) privind sarcina minimă pe punctul de cuplare (cap. IV pct. 3.6).
- 3.1. remorcă utilitară - vehicul tractat, destinat transportului de marfă, fără amenajări speciale;

- 3.1.1. remorca utilitara camion - remorca destinată, prin construcție și echipare, transportului de bunuri pe o platforma cu sau fără obloane, care poate fi acoperită cu prelata;
- 3.1.2. remorca utilitara furgon - remorca destinată, prin construcție și echipare, transportului de bunuri într-o structură închisă;
- 3.2. remorca specială - o remorca din categoria O, utilizată pentru transportul de pasageri sau de mărfuri și care îndeplinește o funcție specifică ce necesită adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale. Include și remorcile destinate efectuării de servicii și/sau lucrări:
- 3.2.1. rulota - vezi anexa 1, secțiunea A pct. 6.5.
- 3.3. remorca lentă - vehicul tractat care, prin construcție, inclusiv construcția dispozitivului de cuplare, poate fi tractat numai de tractoare agricole sau forestiere, cu o viteză maximă care nu depășește 30 km/h. Din această categorie fac parte remorci agricole, forestiere, destinate construcțiilor, pavilioane apicole etc.;
- 3.4. remorca de persoane - remorca lentă pentru transportul de persoane în agricultura sau activități extractive (poate avea și amenajări pentru cazare ori pentru efectuarea unor lucrări) sau pentru transportul turistilor în zone de agrement, care poate fi tractată numai de autovehicule având o viteză maximă, prin construcție, ce nu depășește 30 km/h;
- 3.5. remorca atipică - remorca ce, prin construcție și echipare, nu se încadrează în nici una dintre categoriile de mai sus;
4. semiremorca - remorca prevăzută, în locul axei directoare, cu un sistem de articulație cu pivot care se cuplează cu sau autotractorului; axa sau grupa de axe este situată în spatele centrului de greutate al vehiculului considerat uniform încărcat, astfel încât o parte semnificativă a masei sale totale maxime autorizate este suportată de sau autotractorului;
- 4.1. semiremorca utilitară - vehicul tractat destinat transportului de marfă, fără amenajări speciale;
- 4.1.1. semiremorca utilitară camion - semiremorca destinată, prin construcție și echipare, transportului de bunuri pe o platforma cu sau fără obloane, care poate fi acoperită cu prelata;
- 4.1.2. semiremorca utilitară furgon - semiremorca destinată, prin construcție și echipare, transportului de bunuri într-o structură închisă;
- 4.2. semiremorca specială - o semiremorca din categoria O, utilizată pentru transportul de pasageri sau de mărfuri și care îndeplinește o funcție specifică ce necesită adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale. Include și semiremorcile destinate efectuării de servicii și/sau lucrări.
- 4.3. semiremorca atipică - remorca ce, prin construcție și echipare, nu se încadrează în nici una dintre categoriile de mai sus;
5. bicicletă - vehicul cu două roți, propulsat exclusiv prin energia musculară, de regulă prin intermediul pedalelor;
6. vehicule cu tracțiune animală
7. vehicule trase sau împinse cu mână;
8. ansamblu de vehicule - ansamblu format dintr-un autovehicul tractor și unul sau două vehicule tractate.
- 8.1. tren rutier - ansamblu format dintr-un autovehicul tractor și o remorcă.
- 8.2. vehicul articulat - ansamblu format dintr-un autotractor și o semiremorca.
9. Clasificarea vehiculelor rutiere pe categorii de omologare, în vederea verificării încadrării acestora în prevederile tehnice ale prezentelor reglementări este indicată în anexele nr. 1 și nr. 1a.

Capitolul 4

Condiții tehnice privind construcția și echiparea vehiculelor rutiere și combinațiilor acestora

1. Condiții generale privind construcția și echiparea vehiculelor rutiere
- 1.1. Vehiculele rutiere trebuie construite și echipate astfel încât, la o exploatare normală, să nu stânjenească, să nu aducă nimănui daune și să nu pună în pericol circulația celorlalți participanți la traficul rutier.
- 1.2. Construcția vehiculelor rutiere trebuie să permită o protecție cât mai eficientă a drumurilor publice. Masele maxime autorizate pe axe/grup de axe și masele totale maxime autorizate, care se iau în considerare la omologarea vehiculelor rutiere în vederea înmatriculării pentru circulația pe drumurile publice din România sunt cele indicate în legislația în vigoare privind regimul drumurilor.
- 1.3. Toate componentele și sistemele care pot afecta siguranța circulației rutiere și protecția mediului și pentru care există riscul de uzură rapidă sau avariere în cursul exploatării trebuie construite astfel încât să poată fi ușor verificate și înlocuite. După caz, ele trebuie să fie omologate separat conform cerințelor din prezentele reglementări
- 1.4. Construcția și echiparea vehiculelor trebuie să asigure un grad cât mai înalt de securitate pasivă, astfel încât ocupanții să fie protejați împotriva accidentelor și urmărilor acestora.
- 1.5. Materialele folosite în interiorul vehiculului trebuie să fie greu inflamabile. Pentru autobuzele din categoria M (3) viteza verticală de combustie nu trebuie să depășească 100 mm/min corespunzător prevederilor [Directivei 95/28/CE](#). Pentru celelalte vehicule, cu excepția autoturismelor pentru care nu există nici o directivă, viteza de

combustie nu trebuie fie mai mare de 250 mm/min, masurata conform prevederilor anexei nr. 4 la Rezoluția de ansamblu RE3 ECE - UN. Fac excepție materialele folosite la covoare pentru acoperirea podelei și îmbrăcămintea scaunelor, cu condiția ca materialul în cauza să fie mai mic de 300 cmp ca suprafața și de 100 cmc ca volum; de asemenea, orice alta garnitura, la care materialul în cauza nu depășește marimile de mai sus pentru o suprafața totală de 625 cmp.

1.6. Viteza maxima, prin construcție, a autovehiculelor rutiere, înscrisă în Cartea de identitate a vehiculului, este cea indicată de constructor. Ea se măsoară:

- pentru autovehicule din categoria M(1) și N(1), conform Regulamentului nr. 68 CEE-ONU;
- pentru autovehicule cu 2 sau 3 roți, conform [Directivei 95/1/CEE](#), modificată ultima data prin [Directiva 2002/41/CE](#);
- pentru tractoare agricole sau forestiere, conform [Directivei 74/152/CEE](#), modificată ultima data prin [Directiva 98/89/CE](#).

Pentru autovehiculele prevăzute cu limitator de viteză, în Cartea de identitate a vehiculului se va înscrice viteza maxima care nu poate fi depășită constructiv, datorită limitatorului.

Punctul 1.6. al Secțiunii 1 a [Cap. 4](#) a fost modificat de [pct. 6 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

1.7. Puterea motorului, înscrisă în Cartea de identitate a vehiculului, este cea declarata de constructor. Pentru autovehiculele din categoriile M și N puterea neta a motorului se determina conform prevederilor Regulamentului nr. 85 ECE - UN sau [Directivei 80/1269/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/99/CE](#), iar pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți puterea neta maxima și momentul maxim se determina conform prevederilor [Directivei 95/1/CEE](#), modificată ultima data prin [Directiva 2002/41/CE](#).

Punctul 1.7. al Secțiunii 1 a [Cap. 4](#) a fost modificat de [pct. 7 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

1.8. Cilindreea motorului autovehiculelor, înscrisă în Cartea de identitate a vehiculului, este cilindreea declarata de constructor, rotunjită la numere întregi.

1.9. La verificarea prin încercări, în vederea omologării/certificării individuale pentru circulația pe drumurile publice din România, a greutatilor, dimensiunilor, vitezelor și a altor valori nominale declarate de constructor se vor aplica toleranțele indicate de constructor sau, în lipsa acestora, cele înscrise în anexa nr. 3. Pentru masa se ia în considerare o toleranță de 5% pentru vehiculele din categoriile M(1), N(1), O(1), O(2) și M(2) ≤ 3,5 t și 3% pentru vehiculele mai grele.

1.10. Reducerea, la cererea fabricantului sau utilizatorului, a masei maxime admisibile de înmatriculare la vehiculele pentru transport de marfa (detararea) se poate admite în următoarele situații:

- dacă masa maxima a vehiculului și/sau masele maxime pe axe depășesc limitele prevăzute în legislația în vigoare în domeniu, iar prin detarare vehiculul se poate încadra în aceste limite;
- dacă exista o varianta din tipul respectiv de vehicul omologata pentru masele reduse prin detarare;
- dacă detararea nu depășește 15% din masa totală maxima autorizata.

În alte cazuri, la cererea solicitantului, însoțită de fundamentarea tehnica legată de tipul mărfii transportate și de indicarea eventualelor măsuri constructive adoptate, detararea se poate face numai prin derogare aprobată de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului*). Dacă este necesar, vehiculul va fi supus unor noi încercări cu masele rezultate după detarare.

Nu se admite detararea vehiculelor sau combinațiilor de vehicule dacă masa maxima scade sub 3,5 t.

1.11. Autovehiculele omologate individual pentru circulația pe drumurile publice, la care postul de conducere al autovehiculului este amplasat în partea dreaptă în raport cu planul longitudinal median al acestuia, trebuie echipate cu faruri care emit un fascicul luminos asimetric, orientat spre partea dreaptă a drumului, precum și cu sistem de oglinzi (gen periscop) pentru asigurarea vizibilitatii pe partea stanga. Numai pentru autovehicule înmatriculate temporar se admite și obturarea parțială a suprafeței din stanga a dispersorului farului.

1.12. La omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice din România a vehiculelor rutiere, pentru care firma constructoare sau reprezentantul sau autorizat prezintă certificate de omologare internationala, conform prevederilor directivelor UE sau regulamentelor ECE - UN echivalente, și/sau certificate de omologare conform directivelor cadru ale Comunității Europene:

- [70/156/CEE](#) pentru autovehicule și remorcile acestora (ultima modificare prin [directiva 2001/116/CE](#));
- [74/150/CEE](#) pentru tractoare agricole și forestiere (ultima modificare prin [directiva 2001/3/CE](#));
- [92/61/CEE](#) pentru vehicule cu doua sau trei roți (ultima modificare prin [directiva 2000/7/CE](#)), iar de la data de 9 noiembrie 2003 [directiva 2002/24/CE](#) care anulează [directiva 92/61/CE](#).

Aceste certificate se iau în considerare fără a se mai repeta încercările respective. Reprezentantul legal acreditat de către firma constructoare sau reprezentantul sau autorizat trebuie să prezinte, la cererea Registrului Auto Roman, datele și documentația completa definită de procedurile în vigoare, necesare pentru certificarea

corespondentei tipului de vehicul prezentat cu tipul omologat, precum și pentru verificarea și certificarea conformității vehiculului prezentat, cu tipul omologat descris în certificatele respective. Se vor efectua încercările necesare pentru domeniile reglementate pentru care nu există certificatele necesare, pentru cazul când se constată neconformități cu specificația tipului omologat precum și pentru verificarea încadrării vehiculului prezentat în prevederile specifice cuprinse în prezentele reglementări.

1.13. La omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice din România pentru autoturismele omologate ca tip conform [Directivei 70/156/CEE](#), după data de 1 ianuarie 1998, și vehiculele cu 2 - 3 roți omologate conform Directivei 92/61/CE, după data de 18 iunie 1999, și pentru care constructorul sau reprezentantul autorizat al acestuia prezintă Certificatul de omologare de tip CE nu se vor mai efectua alte încercări sau verificări. Se vor prezenta Certificatul de omologare de tip UE al vehiculului, la nivelul prevăzut în prezentele reglementări, precum și în anexa III la [Directiva 70/156/CEE](#) (pentru autoturisme) sau în anexa II la Directiva 92/61/CE (pentru vehicule cu 2 - 3 roți), care conțin datele tehnice necesare efectuării procedurii administrative de admitere în circulație pe drumurile publice din România, precum și un model de vehicul conform omologării.

Începând cu 9 noiembrie 2003 la omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice din România a vehiculelor cu 2 sau 3 roți, este necesară și suficientă numai conformitatea cu prevederile [directivei cadru 2002/24/CE](#), urmând a se prezenta Certificatul de omologare UE a vehiculului, conform Directivei cadru, cu anexa II la directiva, precum și un model de vehicul conform omologării. La cererea fabricantului această cerință se poate aplica de la 9 mai 2003. Omologările pentru aceste vehicule acordate înainte de 9 noiembrie 2003 rămân valabile. De asemenea pot fi acordate în continuare extensii la omologările acordate înainte de 9 noiembrie 2003 conform dispozițiilor directivei în baza căreia a fost inițial acordată omologarea.

1.14. Vehiculele prezentate la omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice trebuie dotate cu echipamentele opționale care sunt cuprinse în specificația de omologare și care se omologhează separat de vehicul, conform prevederilor pct. 18.1.

*) Denumirea "Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței" a fost înlocuită cu denumirea "Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului", de pct. 2 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

2. Dimensiuni de gabarit

2.1. Lățimea maximă a vehiculelor este de 2,55 m, cu excepția autovehiculelor din categoria M(1), a căror lățime maximă este de 2,50 m. Vehiculele cu temperatura controlată pot avea lățimea maximă de cel mult 2,60 m.

Punctul 2.1. al Secțiunii a 2-a a [Cap. 4 a fost modificat de pct. 8 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

2.2. Lățimea maximă, inclusiv încărcatura, a următoarelor categorii de vehicule nu trebuie să depășească:

- 1,00 m pentru remorcile motocicletelor;
- 1,80 m pentru motociclete cu atas și remorcile motocultoarelor;
- 2,00 m pentru mototricicliuri;
- 2,55 m pentru remorcile automobilelor;
- 3,00 m pentru utilaje agricole autopropulsate, purtate sau tractate, precum și pentru mașinile pentru întreținerea drumurilor, cu agregate de lucru integrate.

2.3. Nu se considera depășire a lățimii maxime autorizate proeminențele anvelopelor în apropierea contactului lor cu solul și a valvelor, ale dispozitivelor antiderapante care se montează pe roți, ale oglinzilor exterioare rabatabile, ale lampilor laterale de gabarit, de direcție și de contur, ale sigiliilor vamale aplicate pentru încărcatura, inclusiv ale dispozitivelor de fixare și de protecție ale acestora, ale aparatorilor de noroi elastice, precum și grosimea profilelor ornamentale din cauciuc și mase plastice.

2.4. Motocicletele solo și mopedele nu trebuie să aibă părți componente care să depășească lățimea ghidonului, cu excepția carenajelor de protecție și a oglinzilor retrovizoare.

2.5. Înălțimea maximă a vehiculelor, inclusiv deflectorul (dacă acesta există) și încărcatura, nu trebuie să depășească 4,00 m; la troleibuze verificarea se face cu troleele introduse în dispozitivul de blocare al acestora.

2.6. Lungimea maximă a autovehiculelor (cu excepția autobuzelor) sau a remorcilor nu trebuie să depășească 12,00 m.

Lungimea maximă a autobuzelor cu două axe nu trebuie să depășească 13,50 m, iar a autobuzelor cu mai mult de două axe nu trebuie să depășească 15,00 m.

Punctul 2.6. al Secțiunii a 2-a a [Cap. 4 a fost modificat de pct. 9 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

2.7. Distanța maximă dintre axa pivotului seii semiremorcii și punctul cel mai îndepărtat din spate al semiremorcii nu trebuie să depășească 12,00 m, iar consola față a semiremorcii trebuie să se încadreze în cercul cu raza de 2,04 m, cu centrul pe axa pivotului seii.

2.8. Lungimea maxima a ansamblurilor de vehicule nu trebuie să depășească:

- 16,50 m pentru vehicule articulate;
- 18,75 m pentru trenuri rutiere;
- 18,75 m pentru autobuze articulate;
- 18,75 m pentru autobuze cu remorca.

Punctul 2.8. al Secțiunii a 2-a a [Cap. 4 a fost modificat de pct. 10 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

2.9. Distanța maxima, masurată între peretele fața al platformei de încărcare din spatele cabinei conducătorului și punctul cel mai îndepărtat din spate al remorcii la combinațiile de vehicule, din care se scade distanța dintre planul transversal cel mai îndepărtat din spate al autotractorului și peretele fața al remorcii, nu trebuie să depășească 15,65 m.

2.10. Distanța maxima, masurată între peretele fața al platformei de încărcare din spatele cabinei conducătorului și punctul cel mai îndepărtat din spate al remorcii la combinațiile de vehicule, nu trebuie să depășească 16,40 m.

2.11. Lungimea maxima, inclusiv incarcatura, nu trebuie să depășească 2,50 m pentru remorcile motocicletelor, cu condiția să nu depășească lungimea motocicletei la care se cuplează și 12,00 m pentru remorcile de automobile

2.12. Dimensiunile de gabarit ale autovehiculelor cu 2-3 roți nu trebuie să depășească:

- 4,00 m lungimea;
- 2,00 m lățimea (cu excepția mopadelor, a căror lățime nu trebuie să depășească 1,00 m);
- 2,50 m înălțimea.

2.13. Măsurarea dimensiunilor se face conform indicațiilor tehnice cuprinse în directivele UE sau în standardele ISO.

2.14. La omologarea de tip a vehiculelor, care se referă la dimensiunile acestora:

- pentru autovehiculele din categoria M(1) se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 92/21/CEE](#) , modificată ultima dată prin [Directiva 95/48/CE](#) ;
- pentru celelalte categorii de autovehicule și pentru remorci se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/27/CE](#) . De la 1 octombrie 2004 se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/27/CE](#) , modificată ultima dată prin [Directiva 2003/19/CE](#) (până la această dată se pot aplica aceste condiții tehnice la cererea solicitantului omologării de tip);
- pentru tractoare se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 89/173/CEE](#) , modificată ultima dată prin [Directiva 2000/1/CE](#) ;
- pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 93/93/CEE](#) .

Punctul 2.14. al Secțiunii a 2-a a [Cap. 4 a fost modificat de pct. 11 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

3. Mase

3.1. Pentru circulația pe drumurile publice din România, masele maxime autorizate pe axele simpla, dubla și tripla ale vehiculelor sunt cele precizate prin legislația în vigoare.

3.2. Pentru circulația pe drumurile publice din România, masa totală maxima autorizată pentru vehicule și combinațiile de vehicule este cea precizată prin legislația în vigoare.

3.3. Masa autorizată pe axa sau axele motoare ale unui vehicul sau ale unei combinații de vehicule nu trebuie să fie mai mică de 25% din masa totală maxima autorizată a vehiculului sau combinației de vehicule. Masa autorizată pe axa directoare a autovehiculelor trebuie să fie minimum:

- 20% din masa autovehiculului, pentru autotractoare și autobuze articulate, la gol și încărcat, iar pentru autobuze urbane la gol;
 - 25% din masa autovehiculului, pentru autobuze interurbane și autocare de turism, la gol și încărcat, iar pentru autobuze urbane, încărcate la masa maxima tehnic admisibilă;
 - 30% din masa autovehiculelor din categoria M(1), când axa spate este încărcată la masa maxima tehnic admisibilă;
 - 20% din masa autovehiculelor din categoria N, când axa spate este încărcată la masa maxima tehnic admisibilă.
- La determinarea acestor mase se vor respecta condițiile tehnice și valorile indicate în [Directiva 92/21/CEE](#) , ultima modificare prin [Directiva 95/48/CEE](#) , și în [Directiva 97/27/CEE](#) modificată ultima dată prin [Directiva 2003/19/CE](#) în conformitate cu prevederile pct. 3.12.

Punctul 3.3. al Secțiunii a 3-a a [Cap. 4 a fost modificat de pct. 12 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

3.4. La tractoarele agricole și forestiere nu trebuie depășite următoarele mase autorizate:

- 14 tone, masa totală maxima;

- 10 tone, masa maxima pe axa;

La determinarea acestor mase se va lua în considerare și sarcina verticala transmisă de utilajele purtate sau semipuritate.

Masa pe axa față nu trebuie să fie mai mica de 20% din masa proprie a tractorului.

3.5. Masa remorcabila maxima tehnic admisibilă a unui autovehicul autorizat de constructor sa tracteze o remorca, fie ca este sau nu autotractor, nu trebuie să depășească cea mai mica dintre următoarele valori:

- masa remorcabila tehnic admisibilă declarata de constructor;
- pentru autovehiculele destinate tractarii de remorci fără frana de serviciu: 50% din masa proprie a autovehiculului, cu condiția ca masa maxima tehnic admisibilă a acestor remorci sa nu fie mai mare de 750 kg;
- pentru autovehiculele având masa maxima tehnic admisibilă mai mica de 3,5 t (inclusiv din categoria M(1) și destinate sa tracteze remorci echipate cu frana de serviciu: masa maxima tehnic admisibilă a autovehiculului (pentru autovehicule de teren multiplicata cu coeficientul 1,5), cu condiția ca masa maxima tehnic admisibilă a remorcii sa nu fie mai mare de 3500 kg;
- pentru autovehicule având masa maxima tehnic admisibilă mai mare de 3,5 t, destinate sa tracteze remorci echipate cu sistem de franare de serviciu comandat prin inertie: masa maxima tehnic admisibilă a remorcii este de 3500 kg;
- pentru autovehicule având masa maxima tehnic admisibilă mai mare de 3,5 t, destinate sa tracteze remorci echipate cu sistem de franare de serviciu continuu (conform definiției din [Directiva 71/320/CEE](#)): masa maxima tehnic admisibilă a autovehiculului, multiplicata cu 1,5;
- pentru autovehiculele din categoriile M(2) și M(3) masa maxima tehnic admisibilă a unei remorci pentru bagaje nu poate depăși 3500 kg.

Autovehiculele din categoriile M și N, care tracteaza remorca și care sunt încărcate la masa maxima tehnic admisibilă a combinatiei de vehicule, trebuie să poată porni de 5 ori pe o rampa având inclinație de cel puțin 12%.

3.6. Sarcina de sprijin pe dispozitivul de remorcare pentru autovehicule se stabilește de constructorul autovehiculului, dar ea nu trebuie să fie mai mica:

- de 4% din masa maxima tehnic admisibilă a remorcii, dar nu mai puțin de 25 kg pentru autovehiculele din categoria M(1) (cea mai mica dintre cele doua valori);
- de 4% din masa maxima tehnic admisibilă a autovehiculului, dar nu mai puțin de 25 kg pentru autovehiculele din categoriile M(2), M(3) și N, altele decât autotractoare sau autoremorchere, care pot tracta o remorca cu axa centrala având masa maxima de 3500 kg (cea mai mica dintre cele doua valori) la care se adauga masa dispozitivului de remorcare;
- de 10% din masa maxima tehnic admisibilă a remorcii pe care autovehiculul o poate tracta sau 1000 kg pentru autovehiculele din categoria N, altele decât autotractoare sau autoremorchere, care pot tracta o remorca cu axa centrala având masa maxima de peste 3500 kg (cea mai mica dintre cele doua valori) la care se adauga masa dispozitivului de remorcare.

3.7. Masa remorcabila tehnic admisibilă pentru tractoarele agricole sau forestiere nu trebuie să depășească:

- masa remorcabila tehnic admisibilă indicată de constructor;
- masa maxima tehnic admisibilă a tractorului, fără a depăși 1500 kg la tractarea remorcilor fără frane;
- masa maxima tehnic admisibilă a tractorului multiplicata cu 3, fără a depăși 6000 kg la tractarea remorcilor cu frana cu comanda prin inertie.

3.8. Sarcina de sprijin pe dispozitivul de remorcare al tractorului agricol sau forestier se stabilește de către constructor, fără a depăși însă 3000 kg, conform [Directivei 89/173/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/1/CE](#), precum și [Directivei 76/432/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/54/CE](#).

3.9. Masa maxima tehnic admisibilă a remorcii motocicletei nu trebuie să depășească 50% din masa maxima tehnic admisibilă a motocicletei.

3.10. Masa maxima tehnic admisibilă pentru autovehiculele cu doua, trei sau patru roti este indicată în [Directiva 93/93/CEE](#).

3.11. Măsurarea maselor se face în conformitate cu prevederile directivelor Uniunii Europene, ale regulamentelor ECE - UN echivalente, valabile la omologarea sistemului, componentelor sau entitatilor tehnice independente la care se referă acestea.

3.12. La omologarea de tip a vehiculelor, care se referă la masele acestora:

- pentru autovehiculele din categoria M(1) se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 92/21/CEE](#), modificată ultima data prin [Directiva 95/48/CE](#);
- pentru celelalte categorii de autovehicule și pentru remorci se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/27/CE](#). De la 1 octombrie 2004 se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/27/CE](#), modificată ultima data prin [Directiva 2003/19/CE](#) (până la această dată se pot aplica aceste condiții tehnice la cererea solicitantului omologării de tip);
- pentru tractoare se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 89/173/CEE](#), modificată ultima data prin [Directiva 2000/1/CE](#);

- pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 93/93/CEE](#).

Punctul 3.12. al Secțiunii a 3-a a [Cap. 4 a fost modificat de pct. 13 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

4. Franarea

4.1. Sistemul de franare al autovehiculelor, inclusiv al celor aflate în exploatare, trebuie să permită moderarea progresivă a vitezei până la oprire și menținerea acestora în stare oprită, să aibă o acțiune sigură, promptă și eficientă.

4.2. Orice autovehicul trebuie dotat cu cel puțin două sisteme de franare independente, dintre care unul poate fi declarat de securitate, sau cu două dispozitive de acționare independente, fiecare dintre acestea putând să acționeze atunci când celălalt s-a defectat. Cele două echipamente pot utiliza aceleași suprafețe de franare și (parțial sau total) aceleași dispozitive de transmitere a comenzii, cu condiția ca, în cazul defectării unuia dintre acestea, să se asigure franarea pe cel puțin două dintre roți, care nu sunt situate pe aceeași parte. O parte a suprafețelor active de franare trebuie să acționeze direct asupra roților sau să fie legate de acestea printr-un sistem mecanic nedecuplabil. Franele trebuie să poată fi ușor reglate și/sau să aibă un sistem automat de compensare a uzurii.

4.3. Autovehiculele având o viteză maximă, prin construcție, mai mare de 25 km/h, cu excepția tractoarelor agricole sau forestiere, trebuie dotate cu echipamente de franare care să asigure următoarele funcțiuni:

- franarea de serviciu, care să permită reducerea progresivă a vitezei și oprirea automobilului și, după caz, a combinației de vehicule; echipamentul pentru franarea de serviciu trebuie să aibă două circuite independente, fiecare circuit acționând cel puțin două roți amplasate pe părți diferite;

- franarea de securitate, care să permită reducerea progresivă a vitezei și oprirea automobilului și, după caz, a combinației de vehicule, în cazul defectării echipamentului pentru franarea de serviciu;

- franarea de staționare, care să permită menținerea în stare oprită a automobilului încărcat la masa maximă tehnic admisibilă, inclusiv la o înclinare a drumului de cel puțin 18% sau 12% când automobilul tractează o remorcă încărcată, la masa maximă tehnic admisibilă în autotren, chiar și în absența conducătorului; dispozitivul de franare de staționare trebuie să rămână în poziția de franare prin intermediul unui sistem de acționare mecanică și care să nu se poată debloca accidental.

4.4. Echipamentul pentru franarea de serviciu a autovehiculelor (cu excepția motocicletelor) trebuie să poată realiza la omologarea/certificarea individuală, pentru autovehiculele având o viteză maximă, prin construcție, care depășește 25 km/h, o decelerație medie de cel puțin 5,0 m/s², iar pentru cele la care viteza nu depășește 25 km/h - de 3,5 m/s².

4.5. La automobilele acționate cu energie electrică înmagazinată (baterii de acumulatori), unul dintre cele două echipamente pentru franarea de serviciu poate fi cu rezistența electrică sau cu scurtcircuitare, iar echipamentul pentru franarea mecanică de staționare trebuie să realizeze aceleași performanțe ca și la automobilele propulsate de motoare cu combustie internă.

4.6. Remorcile și semiremorcile cu două sau mai multe axe trebuie dotate cu echipament de franare de serviciu, care acționează pe toate roțile (cu excepția remorcilor cu două axe distantate între ele cu mai puțin de un metru) și permite moderarea progresivă a vitezei și oprirea combinației de vehicule din cabina conducătorului (concomitent cu franarea vehiculului tractor sau automat); la omologarea/certificarea individuală frana trebuie să asigure o decelerație medie de cel puțin 5 m/s², la semiremorci 4,5 m/s², iar la cele care sunt inscripționate pentru o viteză maximă sub 25 km/h de 3,5 m/s²; frana trebuie să fie ușor reglabila și/sau să fie prevăzută cu dispozitive de compensare automată a uzurii.

Frana de staționare trebuie să asigure, prin mijloace exclusiv mecanice, staționarea vehiculului, în stare încărcată, pe o pantă de cel puțin 18%, chiar și atunci când acesta este decuplat de autovehiculul tractor; acționarea ei se poate face și de pe remorcă, după oprirea autotrenului.

4.7. Echipamentul de franare nu este obligatoriu la remorcile cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică de 750 kg, respectiv 1.500 kg la remorcile lente, și care nu depășește, pentru vehiculele din categoria M(1), jumătate din masa proprie a autovehiculului tractor, respectiv masa tractorului în cazul remorcilor lente.

4.8. Remorcile având o masa maximă tehnic admisibilă de cel mult 3,5 t și frane pe toate roțile, destinate autovehiculelor din categoriile M și N pot fi dotate cu echipament de franare comandat de forța de inerție prin simpla apropiere de autovehiculul tractor.

Remorcile pentru tractoarele agricole și forestiere pot fi dotate cu frane cu comanda prin inerție după cum urmează:

- remorcile având o masa maximă tehnic admisibilă de cel mult 6,0 t, dacă franarea se realizează numai pe două roți;

- remorcile având o masa maximă tehnic admisibilă de cel mult 8,0 t, dacă franarea se realizează pe toate roțile și sunt inscripționate pentru o viteză maximă de 25 km/h.

La semiremorcile cu sa nu este admisă franarea comandată de forța de inerție.

4.9. Mototriciclu trebuie prevăzut, pe lângă echipamentele prevăzute la pct. 4.3, și cu frana de staționare.

4.10. Combinațiile de vehicule trebuie să îndeplinească prevederile privind frânarea din RE3 ECE - UN precum și următoarele condiții:

- echipamentele de frânare ale vehiculelor componente trebuie să fie compatibile între ele;
- pentru remorcile echipate cu sistem pneumatic de frânare, cu excepția remorcilor lente, legătură cu autovehiculul tractor trebuie să se realizeze prin două conducte (conducta de alimentare și conducta de comandă prin creșterea presiunii, care poate fi dublată sau înlocuită de o linie de comandă electrică) asigurându-se umplerea rezervoarelor remorcii inclusiv în timpul acționării franei de serviciu a remorcii, care trebuie să fie comandată de către sistemul de frânare al autovehiculului tractor.
- repartizarea și sincronizarea forțelor de frânare între autovehiculul tractor și remorca trebuie să asigure o frânare fără derapaje și stabilitate pe direcția de deplasare (cu respectarea curbilor de aderență prevăzute de reglementări);
- echipamentul de frânare trebuie să asigure oprirea automată a remorcii în caz de rupere, în timpul mersului, a dispozitivului de cuplare, precum și păstrarea capacității de frânare a autovehiculului tractor; această dispoziție nu se aplică remorcilor a căror masă maximă tehnic admisibilă nu depășește 1,5 tone, cu condiția ca ele să fie prevăzute cu o legătură suplimentară (lant, cablu etc.);
- combinațiile de vehicule din care fac parte remorci cu sau fără frana trebuie să asigure staționarea pe o rampă de 12%.

4.11. Căderea unei părți a unui sistem de transmisie hidraulică a franei automobilului trebuie să fie semnalată de un avertizor optic de culoare roșie.

4.12. În cazul apariției unor neetanseități în circuitul fluidului de lucru, franele pneumatice sau hidraulice ale automobilelor trebuie să acționeze cel puțin pe două roți, care nu sunt amplasate pe aceeași parte.

4.13. Autovehiculele și remorcile trebuie prevăzute cu cale de blocare a roților, amplasate într-un loc pe vehicul, ușor accesibil, după cum urmează:

a) o cale de blocare pentru:

- autovehicule cu o masă maximă tehnic admisibilă de peste 3,5 t;
- remorci cu două axe, cu excepția semiremorcilor cu sa, cu masă maximă tehnic admisibilă de peste 0,75 t.

b) două cale de blocare pentru:

- vehicule cu trei sau mai multe axe;
- semiremorci cu sa;
- remorci cu axa simplă sau dublă având distanța dintre axe de cel mult 1,00 m și o masă maximă tehnic admisibilă de peste 0,75 t;
- remorcile cu două axe cu masă maximă tehnic admisibilă de peste 7,5 tone.

4.14. Tractoarele agricole sau forestiere, precum și mașinile autopropulsate pentru lucrări trebuie să fie prevăzute cu echipamente pentru frânarea de serviciu și frânarea de staționare, care să permită moderarea vitezei, oprirea și menținerea în stare oprită a vehiculului. Eficiența frânării trebuie să corespundă condițiilor tehnice din [Directiva 76/432/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/54/CE](#). Frânarea de staționare trebuie să asigure menținerea tractorului pe o pantă de 18%, iar în cazul combinației dintre un tractor și o remorca ce nu depășește masa tractorului, dar nu mai mare de 3,0 tone, pe o pantă de 12%.

4.15. Motocultoarele sau mașinile pentru lucrări cu o axă trebuie să fie echipate cel puțin cu echipament pentru frânarea de serviciu, care să asigure frânarea unei roți chiar și în cazul ruperii unei piese din sistemul de frânare, reducerea vitezei și menținerea în stare de staționare. La motocultoarele având o masă totală maximă admisibilă de cel mult 250 kg, susținute și conduse de conducător pedestru, frana nu este obligatorie, iar dacă ele sunt combinate cu remorca, cu comanda de pe scaunul conducătorului, aceasta trebuie să aibă frana. Remorcile pentru motocultoare trebuie echipate cu frana.

4.16. Sistemul de frânare al tuturor autovehiculelor prevăzute cu un acumulator de energie (de exemplu aer comprimat) trebuie prevăzut cu un avertizor optic sau acustic care să semnaleze conducătorului scăderea presiunii energiei acumulate sub un nivel care să asigure cel puțin frânarea cu eficacitatea franei de securitate la a cincea acționare completă consecutivă a comenzii franei de serviciu.

4.17. Tractoarele agricole și forestiere cu o masă maximă tehnic admisibilă care nu depășește 4,0 tone, mașinile autopropulsate pentru lucrări și remorcile speciale pentru diferite utilizări, care nu necesită decât deplasări ocazionale, sunt exceptate de la condițiile tehnice privind frânarea, dacă viteza lor maximă nu depășește 8 km/h și sunt echipate cu o frana ușor accesibilă în timpul mersului și blocabilă; mașinile agricole și forestiere care nu sunt prevăzute cu suspensie, a căror masă proprie nu depășește masa proprie a tractorului și nici 3,0 t, nu trebuie să aibă frana proprie.

4.18. La omologarea de tip pentru circulație și prima înmatriculare a vehiculelor noi, cu excepția vehiculelor lente, componenta și eficiența sistemului de frânare al vehiculelor, distribuția forțelor de frânare pe axe, timpul de

reactie al franelor și încercarea franelor la rece și la cald trebuie să corespundă prevederilor [Directivei 71/320/CEE](#), ultima modificare [98/12/CE](#) (autovehicule și remorci) sau Regulamentului nr. 13 ECE - UN, seria 09 de amendamente echivalent.

4.19. În vederea primei înmatriculări în România, autovehiculele din categoriile M(2), M(3), N(2), N(3) și remorcile din categoriile O(3) și O(4) trebuie să fie prevăzute cu sisteme de frânare antiblocare (ABS). Excepție fac vehiculele comunale, autobuzele și minibuzele urbane și mașinile pentru lucrări, precum și toate vehiculele lente. La cererea fabricantului se pot aplica, în locul prevederilor Regulamentului nr. 13 ECE - UN, prevederile Regulamentului nr. 13 H ECE - UN (armonizat cu norme care se aplică și în alte țări decât cele europene)

4.20. La omologarea de tip pentru circulație a tractoarelor agricole și forestiere se vor aplica condițiile tehnice din [Directiva 76/432/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/54/CE](#).

4.21. La omologarea de tip pentru circulație a vehiculelor cu 2-3 roți se aplică condițiile tehnice din [Directiva 93/14/CEE](#) sau din Regulamentul nr. 78 ECE - UN, seria de amendamente 02.

4.22. La certificarea individuală în vederea primei înmatriculări a vehiculelor importate, care au mai fost deja înmatriculate și utilizate în alte țări, în România este obligatorie realizarea eficacității frânării de cel puțin 90% din cea prevăzută pentru vehiculele noi la pct. 4.19 - 4.21.

5. Iluminarea și semnalizarea luminoasă

5.1. Autovehiculele și remorcile acestora trebuie dotate numai cu echipamentele de iluminat și semnalizare luminoasă și, după caz, cu dispozitivele de reglare prevăzute în [Directiva 76/756/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/28/CE](#) sau în Regulamentul nr. 48 ECE - UN, seria de amendamente 02, în [Directiva 78/933/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/56/CE](#) sau în Regulamentul nr. 86 ECE - UN pentru tractoare, respectiv în [Directiva 93/92/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/73/CE](#), sau în Regulamentul nr. 53 ECE - UN, seria de amendamente 01 pentru vehiculele cu 2-3 roți, având mărcile de omologare prevăzute de directivele și regulamentele indicate în anexa nr. 2, specifice fiecărui tip de far, lampa sau element reflectorizant.

Echipamentele trebuie amplasate și reglate astfel încât să nu deranjeze pe ceilalți participanți la trafic, să fie vizibile sub unghiurile prescrise și să nu se influențeze reciproc, chiar dacă sunt încorporate în aceeași carcasă.

5.2. Echipamentele perechi trebuie amplasate la aceeași înălțime deasupra cailor de rulare și simetric față de axa longitudinală a vehiculului (cu excepția vehiculelor asimetrice), să aibă aceeași culoare, caracteristici calorimetrice și fotometrice și, cu excepția indicatoarelor de direcție, să se aprindă concomitent.

5.3. Farurile și lampile din față trebuie să se aprindă numai concomitent cu lampile din spate, cu excepția lampilor de parcare și a farurilor de lucru la tractoare, autospeciale și utilaje pentru lucrări.

5.4. Automobilele și tractoarele trebuie să fie echipate în față cu:

- două sau patru faruri cu lumina de drum albă, care să asigure vizibilitatea necesară pe o lungime mare către înainte (la tractoare lente, facultativ);
- două faruri cu lumina de întâlnire albă (tractoarele lente, echipate pentru montarea frontală a uneltelor, pot fi echipate cu patru faruri);
- două lampi de poziție (la tractoare lente pot fi și patru) cu lumina albă;
- două lampi de gabarit, cu lumina albă, care să indice gabaritul în lățime și în înălțime, pentru autovehiculele cu lățime mai mare de 2,10 m;
- două lampi indicatoare de direcție, cu lumina galben-auto intermitentă, care semnalizează intenția conducătorului de a schimba direcția de mers;
- două lampi indicatoare de direcție pe părțile laterale ale vehiculelor.

5.5. Automobilele și tractoarele mai pot fi echipate în față, facultativ, cu:

- două faruri de ceață, cu lumina albă sau galben-selectiv, care să îmbunătățească vizibilitatea către înainte, în condiții de ceață;
- două faruri pentru circulație de zi, cu lumina albă, care pot fi combinate sau reciproc încorporate cu farurile cu lumina de drum și de întâlnire, omologate și marcate conform Regulamentului nr. 87 ECE - UN;
- doi catadioptri netriunghiulari de culoare albă;
- două lampi de gabarit de culoare albă, pentru autovehiculele având lățime de 1,80 - 2,10 m.

5.6. Toate tipurile de faruri trebuie să fie prevăzute cu dispozitive pentru reglajul de orientare, iar farurile cu lumina de întâlnire, atunci când este cazul, și cu dispozitiv de reglare pe verticală, în funcție de încărcarea autovehiculului.

5.7. Automobilele și tractoarele trebuie să fie echipate în spate cu:

- două lampi de poziție cu lumina roșie, care să indice prezența și lățimea autovehiculului văzut din spate;
- unul sau două faruri de mers înapoi (pentru tractoare lente, optional), cu lumina albă, care să lumineze drumul și să-l avertizeze pe ceilalți participanți la trafic asupra intenției de deplasare către înapoi și care pot fi combinate cu semnalul intermitent al lanternelor de direcție și/sau cu un semnal sonor intermitent;

- doua lampi de franare (stop), cu lumina roșie S(1) (cu un nivel de intensitate) sau S(2) (cu doua niveluri de intensitate, de zi și de noapte), care să-i avertizeze pe ceilalți participanți la trafic, aflați în spatele autovehiculului, ca s-a dat comanda de franare. Vehiculele din categoria M(1) trebuie echipate și cu a treia lampa stop, S(3), amplasata în interiorul sau în exteriorul caroseriei (la omologarea individuală lampa S(3) este opțională);
- una sau doua lampi de ceata, cu lumina roșie (la tractoare lente, facultativ), pentru semnalizarea prezentei autovehiculului pentru vehiculele care vin din spate;
- una sau mai multe lampi, cu lumina alba, care să asigure iluminarea necesară plăcii cu numărul de înmatriculare;
- doua lampi de gabarit, cu lumina roșie, pentru autovehicule cu lățimea de peste 2,10 m, care să indice gabaritul autovehiculului în latime și, dacă este posibil, și în înălțime. Pentru autovehiculele având lățimea de 1,80 - 2,10 m lampile de gabarit sunt facultative;
- doua lampi indicatoare de direcție, cu lumina galben-auto intermitenta, ce pot fi combinate și cu lampile laterale, care semnalizeaza intenția conducătorului de a schimba direcția de mers;
- doi sau, în cazuri justificate, patru catadioptri netriunghiulari de culoare roșie.

5.8. Automobilele și tractoarele mai trebuie dotate cu:

- avertizor de avarie, care realizează funcționarea simultană a lampilor de direcție pentru a semnaliza pericolul pe care îl reprezintă autovehiculul în până;
- lampi de contur și catadioptri pe părțile laterale, de culoare galbena pentru vehiculele a căror lungime depășește 6 m.

5.9. Automobilele mai pot fi dotate, facultativ, cu câte doua lampi de parcare (stationare), fața și spate, cu lumina alba pentru fața și roșie pentru spate, sau cu câte o lampa laterala, reciproc încorporate cu lampile indicatoare de direcție, numai pentru automobile având lungimea de maximum 6,0 m și lățimea de maximum 2,0 m;

La autobuze se admite montarea de către constructor la partea din spate, în plus față de elementele de semnalizare luminoasa existente, a doua lampi de semnalizare a direcției, cu lumina galben auto și a doua lampi de franare (stop), cu lumina roșie, simetrice.

5.10. Remorcile automobilelor și tractoarelor trebuie dotate în fața cu:

- doua lampi de poziție, cu lumina alba, montate la o înălțime care nu depășește 1,50 m (sau 2,10 m, dacă forma caroseriei nu permite acest lucru), obligatorii pentru remorcile cu o latime de peste 1,60 m și facultative pentru remorcile mai inguste;
- doua lampi de gabarit, cu lumina alba, pentru remorcile cu o latime mai mare de 2,10 m; acestea sunt valabile pentru vehiculele a căror latime este între 1,8-2 m;
- doi catadioptri netriunghiulari de culoare alba.

5.11. Remorcile automobilelor și tractoarelor trebuie dotate în spate cu:

- doua lampi de poziție cu lumina roșie;
- facultativ, unul sau doua faruri de mers înapoi, cu lumina alba, care pot fi combinate sau înlocuite cu un semnal intermitent al lampilor de direcție sau sonor (la autotrenuri, semnalul sonor poate fi emis de pe autovehiculul tractor);
- doua lampi de franare (stop) cu lumina roșie, S(1) sau S(2);
- una sau doua lampi de ceata, cu lumina roșie.
- una sau mai multe lampi cu lumina alba, pentru placa de înmatriculare;
- doua lampi de gabarit, cu lumina roșie, pentru remorci cu lățimea mai mare de 2,10 m, care sunt însă facultative pentru remorcile având lățimea cuprinsă între 1,80 - 2,10 m;
- doua lampi indicatoare de direcție, cu lumina galben-auto intermitenta, care semnalizeaza intenția conducătorului de a schimba direcția de mers;
- doi catadioptri triunghiulari de culoare roșie.

5.12. Remorcile trebuie dotate cu catadioptri laterali de culoare galben-auto, numărul acestora depinzand de lungimea vehiculului.

5.13. Motocultoarele având viteza maxima, prin construcție, mai mare de 15 km/h, care lucrează cuplate cu un carucior sau cu o remorca cu scaun pentru conducător, trebuie echipate în fața cu doua faruri cu lumina de intalnire și cu doua lampi indicatoare de direcție (se admite montarea acestora și pe remorca).

5.14. Remorcile motocultoarelor trebuie să fie dotate în fața cu doi catadioptri netriunghiulari de culoare alba, iar în spate cu doi catadioptri triunghiulari de culoare roșie, precum și cu doua lampi indicatoare de direcție cu lumina galben-auto și doua lampi de poziție cu lumina roșie.

5.15. Tractoarele și mașinile pentru lucrări pot fi dotate cu proiectoare de lucru sau dispozitive speciale cu lumina de avertizare conform prevederilor Regulamentului nr. 65 ECE - UN.

5.16. Motocicletele trebuie dotate numai cu echipamentele de iluminat și semnalizare prevăzute și amplasate conform [Directivei 93/92/CEE](#) sau Regulamentului nr. 53 ECE - UN, având mărcile de omologare prevăzute de regulamentele și directivele indicate în anexa nr. 2, specifice fiecărui tip de far, lampa sau element reflectorizant.

5.17. Motocicletele trebuie dotate:

- în fața, cu unul sau doua faruri cu lumina de drum alba sau galben-selectiv, cu unul sau doua faruri cu lumina de intalnire alba sau galben-selectiv, cu una sau doua lampi de poziție cu lumina alba;

- în spate, cu o lampa de poziție cu lumina roșie, una sau doua lampi de franare (stop) cu lumina roșie, lampa cu lumina alba pentru iluminarea plăcii cu numărul de înmatriculare, un catadioptru de culoare roșie, iar lateral, cu doua lampi indicatoare de direcție de culoare galben-auto.

5.18. Motocicletele mai pot fi echipate, facultativ, în fața cu faruri de ceața cu lumina alba sau galben-selectiv, în spate cu lampi de ceața cu lumina roșie, cu avertizor de avarie, care realizează funcționarea simultană a lampilor indicatoare de direcție, și lateral, cu unul sau doi catadioptri netriunghiulari de culoare galben-auto.

5.19. Atasul motocicletei trebuie dotat în fața cu o lampa de gabarit cu lumina alba sau galben-selectiv, amplasată pe exteriorul atasului, și un catadioptru netriunghiular de culoare alba, iar în spate, cu o lampa de poziție cu lumina roșie, o lampa de franare (stop) cu lumina roșie, un catadioptru netriunghiular de culoare roșie și o lampa indicatoare de direcție cu lumina galben-auto.

5.20. Remorca motocicletei trebuie dotată în fața cu doi catadioptri netriunghiulari de culoare alba, iar în spate cu aceleași elemente de iluminat și semnalizare luminoasă ca și motocicletele, precum și cu un catadioptru triunghiular de culoare roșie.

5.21. Mopedele trebuie să fie dotate numai cu echipamentele de iluminat și semnalizare luminoasă prevăzute și amplasate în conformitate cu [Directiva 93/92/CEE](#) sau cu Regulamentul nr. 74 ECE - UN, având mărcile de omologare prevăzute de regulamentele și directivele indicate în anexa nr. 2, specifice fiecărui far, lampa sau element reflectorizant.

5.22. Mopedele trebuie să fie dotate în fața cu un far cu lumina de intalnire alba și cu un catadioptru netriunghiular de culoare alba; în spate trebuie dotate cu o lampa de poziție cu lumina roșie și un catadioptru netriunghiular de culoare roșie, precum și cu unul sau doi catadioptri laterali de culoare galben-auto și cu catadioptri de pedale (pentru mopedele prevăzute cu pedale).

5.23. Mopedele mai pot fi echipate cu un far cu lumina de drum de culoare alba, de tip corespunzător vitezei maxime, prin construcție, o lampa de poziție cu lumina alba, lampi indicatoare de direcție de culoare galben-auto (doua înainte și doua înapoi), o lampa de franare, precum și cu lampi cu lumina alba pentru iluminarea plăcii cu numărul de înmatriculare, dacă înmatricularea este obligatorie.

5.24. Mașinile autopropulsate pentru lucrări trebuie dotate în fața cu doua faruri cu lumina de intalnire de culoare alba, cu doua lampi de poziție cu lumina alba, iar în spate cu doua lampi de poziție cu lumina roșie, doi catadioptri netriunghiulari de culoare roșie, precum și doua lampi de franare de culoare roșie, dacă viteza lor maximă, prin construcție, depășește 30 km/h.

5.25. Mașinile autopropulsate pentru lucrări mai trebuie dotate cu lampi indicatoare de direcție cu lumina galben-auto și avertizor de avarie care acționează asupra lampilor de direcție; mașinile a căror latime depășește 2,10 m trebuie dotate suplimentar cu lampi de gabarit cu lumina de culoare alba în fața și roșie în spate, iar mașinile a căror lungime depășește 6,0 m și cu catadioptri laterali netriunghiulari de culoare galben-auto.

5.26. Mașinile autopropulsate pentru lucrări, care circulă pe drumurile publice sau își desfășoară activitatea pe partea carosabilă a drumului fără ca circulația să fie întreruptă, trebuie echipate cu lampi speciale de avertizare cu lumina galben - auto, giratoare sau fulger.

5.27. Mașinile tractate pentru lucrări, precum și cele purtate de tractoarele agricole sau forestiere, care depășesc lățimea de gabarit a tractorului, trebuie dotate în fața cu doi catadioptri netriunghiulari de culoare alba, iar în spate cu aceleași echipamente de iluminare și semnalizare cu care sunt dotate mașinile autopropulsate pentru lucrări, dacă mașina obturează echipamentele de iluminat și semnalizare ale tractorului, cu excepția catadioptrilor, care trebuie să fie triunghiulari. Pe părțile laterale se amplasează catadioptri netriunghiulari de culoare galbenă, dacă lungimea mașinii depășește 6,0 m.

5.28. Mașinile autopropulsate pentru lucrări și mașinile tractate pot fi echipate cu unul sau mai multe suporturi demontabile pe care se montează, atunci când circulă pe drumurile publice, setul de lampi de iluminare și semnalizare și catadioptri.

5.29. Automobilele poliției, jandarmeriei și cele destinate controlului circulației din cadrul Ministerului Apărării Naționale, inscripționate ca atare, pot fi echipate cu dispozitive speciale de prioritate cu lumina albastră, giratoare sau fulger; de asemenea, mai pot fi echipate în fața cu doua faruri de prioritate cu lumina albastră sau roșie, având funcționare intermitentă. Automobilele neinscripționate ale poliției pot fi echipate cu dispozitive speciale de prioritate cu prindere magnetică, având lumina albastră, giratoare sau fulger.

5.30. Motocicletele poliției și cele care însoțesc coloanele oficiale pot fi echipate în fața cu doua faruri de prioritate cu lumina albastră intermitentă; de asemenea, mai pot fi echipate cu dispozitive speciale de prioritate cu lumina albastră, giratoare sau fulger.

5.31. Automobilele prevăzute la pct. 5.29 pot fi echipate cu avertizor luminos de prioritate care realizează funcționarea intermitentă a farurilor cu lumina de drum.

5.32. Automobilele salvării și pompierilor, precum și unele autovehicule specializate autorizate, inscripționate ca atare, pot fi echipate cu dispozitive speciale de prioritate, cu lumina albastră, respectiv roșie, giratoare sau fulger.

5.33. Dispozitivele speciale de avertizare, giratoare sau fulger, trebuie să respecte condițiile tehnice cuprinse în Regulamentul nr. 65 ECE - UN.

5.34. Autovehiculele cu lățimea mai mare de 2,6 m, automobilele care transporta incarcaturi agabaritice și/sau cu depășirea greutăților autorizate ori cele care însoțesc asemenea automobile, cele care transporta incarcaturi periculoase, altele decât cele indicate în ADR, cele destinate tractării vehiculelor rămase în până, autovehiculele speciale care își desfășoară activitatea pe partea carosabilă a drumurilor, precum și autovehiculele speciale sau specializate, destinate transportului de materiale lungi sau care sunt dotate cu echipamente care depășesc gabaritul vehiculului, vor fi echipate cu dispozitive speciale de avertizare, cu lumina galben-auto, giratoare sau fulger, montate pe un element fix și vizibile din față și din spate.

5.35. Vehiculele lungi și grele trebuie echipate în spate cu plăci de identificare dreptunghiulare, care să le facă mai ușor de recunoscut atât ziua, cât și noaptea.

Plăcile sunt compuse, pentru autovehicule, din elemente reflectorizante de culoare galbenă și fluorescente de culoare roșie, înclinate și descendente către exteriorul vehiculului, iar pentru remorci și semiremorci, dintr-un fond galben reflectorizant și o bordură roșie fluorescentă, și trebuie să fie omologate conform Regulamentului nr. 70 ECE - UN. Amplasarea plăcilor de identificare trebuie să corespundă prevederilor anexei nr. 8.

5.36. Tractoarele, mașinile autopropulsate pentru lucrări și combinațiile formate din tractor și una sau două remorci lente ori mașinile pentru lucrări, inclusiv agricole, tractate sau purtate, trebuie echipate în partea din spate cu una sau două plăci triunghiulare de identificare, având fondul roșu fluorescent și o margine roșie reflectorizantă, omologate conform Regulamentului nr. 69 ECE - UN. Amplasarea acestor plăci trebuie să respecte cotele indicate în anexa nr. 8.

5.37. Vehiculele a căror latime maximă depășește 2750 mm trebuie marcate pe suprafețele anterioare și posterioare, cât mai aproape de contururile exterioare laterale, cu plăci de avertizare cu dungi alternante reflectorizante roșii și albe, late de 100 mm, înclinate la 45° și descendente către exteriorul vehiculului. Plăcile pot fi dreptunghiulare cu lățimea de 282 mm și înălțimea de 564 mm sau patrute cu latura de 423 mm.

5.38. Se recomandă ca vehiculele, cu masa totală maximă autorizată până la 3,5 t, precum și celelalte vehicule care nu sunt prevăzute cu plăci de identificare conform Regulamentelor nr. 69 sau 70 ECE - UN și circula pe drumurile publice, să fie echipate cu folii reflectorizante și fluorescente montate pe capetele barelor de protecție spate sau în apropierea acestora. Foliile reflectorizante vor avea dimensiunile 400 x 50 mm, cu dungi reflectorizante alternante alb - roșu, înclinate și descendente spre exteriorul vehiculului, cu dimensiunile 40 x 60 mm, și calități fotometrice similare condițiilor tehnice cuprinse în Regulamentul nr. 70 ECE - UN.

5.39. Pentru mai bună recunoaștere a conturului vehiculelor lungi și grele se recomandă ca ele să fie prevăzute cu marcaje reflectorizante omologate conform Regulamentului nr. 104 ECE - UN. Începând cu data de 1 ianuarie 2003 aceste marcaje reflectorizante sunt obligatorii pentru vehiculele certificate ADR.

5.40. Modul de amplasare a echipamentelor de iluminare și semnalizare luminoasă, calitățile lor fotometrice, conectarea și semnalizarea la bord a funcționării lor, precum și alte cerințe privind funcționarea acestora trebuie să respecte condițiile tehnice cuprinse în directivele sau în regulamentele ECE - UN sau în directivele indicate în anexa nr. 2. Echiparea vehiculelor rutiere cu alte dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă decât cele prevăzute în prezentele reglementări, neomologate sau care nu respecta cerințele tehnice prevăzute în directivele UE și regulamentele ECE - UN echivalente, cuprinse în anexa nr. 2, este interzisă. Se interzice, de asemenea, modificarea conectării electrice cu scopul de a schimba destinația de folosire a elementului de iluminare sau semnalizare luminoasă omologat.

5.41. De la aceste prevederi pot fi exceptate vehiculele importate individual, dacă, prin construcție, pentru tipul respectiv nu există varianta cu faruri sau lampi care să corespundă normelor europene, cu condiția ca echipamentele respective de iluminat și semnalizare să îndeplinească funcții similare cu cele europene.

6. Semnalizarea sonora

6.1. Autovehiculele, inclusiv tractoarele și mașinile autopropulsate pentru lucrări, precum și autovehiculele cu 2 - 3 roți, cu excepția motocultoarelor, a mașinilor monoax autopropulsate pentru lucrări, cu conducător pedestru, trebuie dotate cu cel puțin un avertizor sonor care să emită un ton sau un acord armonic cu intensitate suficient de mare, continuu și uniform, conform [Directivei 70/388/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 87/354/CEE](#), sau Regulamentului nr. 28 ECE - UN, în funcție de tipul autovehiculului; în cazul în care pe autovehicul sunt montate două avertizoare sonore, pe principii diferite funcțional, acestea nu trebuie să poată fi acționate simultan.

6.2. Avertizorul sonor al tractoarelor agricole și forestiere trebuie să corespundă condițiilor tehnice cuprinse în [Directiva 74/151/CEE](#), anexa V.

6.3. Avertizorul sonor al autovehiculelor cu 2 - 3 roți trebuie să corespundă condițiilor tehnice cuprinse în [Directiva 93/30/CEE](#).

6.4. Bicicletele cu motor ușoare și alte vehicule similare pot fi echipate cu o sonerie cu un singur ton.

6.5. Autovehiculele poliției, ale pompierilor, cele ale Ministerului Apărării Naționale, destinate controlului circulației, și cele ale jandarmeriei, destinate intervențiilor, inscripționate ca atare, precum și automobilele salvării și autospecializate autorizate pot fi echipate cu unul sau mai multe avertizoare sonore, cu două sau mai multe tonuri alternante.

6.6. Echiparea autovehiculelor cu alte avertizoare sonore decât cele prescrise mai sus este interzisă.

7. Direcția, suspensia și comportarea vehiculelor și combinațiilor de vehicule în curbe

7.1. Echipamentul de direcție trebuie să permită o conducere ușoară și sigură a vehiculului, atât în linie dreaptă, cât și în viraj, în toate condițiile de exploatare normală, până la viteza sa maximă prin construcție sau, pentru remorci, până la viteza maximă autorizată tehnic de constructor.

7.2. Echipamentul de direcție al autovehiculelor trebuie să fie robust, pentru a putea rezista eforturilor rezultate dintr-o exploatare normală a vehiculului sau a combinației de vehicule; el nu trebuie să prezinte jocuri pronunțate și trebuie să fie astfel acordat cu suspensia, încât aceasta să nu producă oscilații ale roților directoare, iar la automobile, motociclete și mopede să asigure deplasarea în linie dreaptă și revenirea roților spre poziția neutră, dacă intervenția conducătorului a încetat.

7.3. Unghiul maxim de bracare al roților trebuie să fie limitat de limitatoarele de cursă astfel încât să nu fie posibil contactul părților în mișcare ale sistemului de direcție cu alte părți ale vehiculului.

7.4. Vehiculele, cu excepția semiremorcilor, nu pot fi prevăzute cu roți directoare spate dacă nu sunt echipate și cu roți directoare față.

7.5. Orice defectiune a transmisiei direcției, care nu este de natură exclusiv mecanică, trebuie să fie semnalată conducătorului; în cazul autovehiculelor o asemenea semnalare o reprezintă creșterea efortului la comanda direcției datorită unei defectiuni.

7.6. Remorcile trebuie să ruleze fără pendulari sau vibrații anormale ale echipamentului de direcție, atunci când autovehiculul tractor merge în linie dreaptă. Este interzisă echiparea cu mecanism de direcție de tip auto (cu fuzete și levieri de direcție) a remorcilor, altele decât cele lente.

7.7. Manevrabilitatea oricărui autovehicul sau ansamblurilor de vehicule, cu excepția autovehiculelor din categoria M(1), trebuie să respecte prevederile tehnice precizate în [Directiva 97/27/CE](#). De la 1 octombrie 2004 se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/27/CE](#), modificată ultima dată prin [Directiva 2003/19/CE](#) (până la această dată se pot aplica aceste condiții tehnice la cererea solicitantului omologării de tip).

Punctul 7.7. al Secțiunii a 7-a a [Cap. 4](#) a fost modificat de [pct. 14 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

7.8. În timpul virajelor și al depașirilor laterale bruste automobilele și combinațiile de vehicule trebuie să păstreze o ținută de drum normală, care să excludă derapajele periculoase sau desprinderea roților de la sol.

7.9. Autoturismele și celelalte autovehicule similare, cu excepția celor având cabina avansată, M(1) și N(1), trebuie construite, îndeosebi în ceea ce privește dispozitivul de comanda al direcției, astfel încât la omologarea de tip și prima înmatriculare a vehiculelor noi să se respecte prevederile tehnice ale [Directivei 74/297/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 91/662/CEE](#) sau ale Regulamentului nr. 12 ECE - UN, seria de amendamente 03, în ceea ce privește protecția conducătorului față de dispozitivul de direcție în caz de coliziune. La cererea constructorului, încercarea se poate face și pentru alte tipuri de autovehicule având o masă totală maximă autorizată sub 3,5 tone.

7.10. La omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice, pentru echipamentul de direcție al autovehiculelor și remorcilor acestora se aplică condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 70/311/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/7/CE](#), sau în Regulamentul nr. 79 ECE - UN, seria de amendamente 01, iar pentru cel al tractoarelor, condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 75/321/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 98/39/CE](#).

7.11. Condițiile privind echivalența dintre anumite suspensii nepneumatice și suspensiile pneumatice pentru axa sau axele motoare ale vehiculelor sunt prezentate în anexa nr. 15.

8. Motorul și protecția mediului

8.1. Autovehiculele din categoriile M(2), M(3), N(1), N(2) și N(3) trebuie echipate cu motoare a căror putere netă, determinată conform prevederilor tehnice ale [Directivei 80/1269/CEE](#), modificată ultima dată prin [Directiva 1999/99/CE](#), sau ale Regulamentului nr. 85 CEE-ONU, trebuie să fie de cel puțin 5 kW pentru fiecare tonă a masei maxime tehnic admisibile a ansamblului de vehicule, conform prevederilor [Directivei 97/27/CE](#). De la 1 octombrie 2004 se vor respecta condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/27/CE](#), modificată ultima dată prin [Directiva 2003/19/CE](#) (până la această dată se pot aplica aceste condiții tehnice la cererea solicitantului omologării de tip).

Punctul 8.1. al Secțiunii a 8-a a [Cap. 4](#) a fost modificat de [pct. 15 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

8.2. Autovehiculele construite din componente detasate și la care, în locul motorului prevăzut de constructor, s-au montat motoare destinate altor tipuri și/sau categorii de autovehicule, trebuie să aibă calități dinamice care să nu afecteze negativ fluenta circulației și să nu depășească nivelul de poluare chimică și sonoră al vehiculului de bază.

8.3. Motorul autovehiculului, cu excepția minitractorului cu puteri până la 15 CP și a motocultoarelor, trebuie să poată fi pornit de la postul de comandă și pe timp rece (la temperaturi de cel puțin - 10°C), iar autovehiculul trebuie să poată pleca din loc și să-și continue mersul pe o rampă de cel puțin 15%, pe drum uscat și cu aderență suficient de mare.

8.4. Autovehiculele echipate cu motoare cu aprindere prin scanteie sau cu aprindere prin comprimare, cu cel puțin patru roți, din categoriile M(1) și N(1) și cu o viteză maximă, prin construcție, de cel puțin 50 km/h, trebuie construite și echipate astfel încât:

8.4.1. Emisiile poluante, atât pentru omologarea de tip, cât și pentru prima înmatriculare, trebuie să respecte prevederile [Directivei 70/220/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/102/CE](#) și să nu depășească limitele indicate în tabelul 1 din anexa I, treapta A («EURO 3»). Îndeplinirea acestor condiții poate fi demonstrată și prin aplicarea prevederilor corespunzătoare din Regulamentul ECE - UN nr. 83/05 echivalent.

La autovehiculele echipate cu motoare cu aprindere prin scanteie M(1) cu masă maximă mai mare de 2500 kg, M(1) cu mai mult de șase locuri în afară locului conducătorului, precum și N(1) II, III, condițiile tehnice pentru încercarea de tip VI conform [Directivei 2001/100/CE](#) se aplică începând cu 1 ianuarie 2005 la omologarea de tip și 1 ianuarie 2006 pentru prima înmatriculare.

8.4.1.1. Existența sistemelor OBD conform prevederilor [Directivei 70/220/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/102/CE](#), este obligatorie pentru autovehiculele cu motoare cu aprindere prin scanteie M(1) și N(1), atât la omologarea de tip cât și la prima înmatriculare.

8.4.1.2. Existența sistemelor OBD conform prevederilor [Directivei 70/220/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/102/CE](#), este obligatorie pentru autovehiculele cu motoare cu aprindere prin comprimare după cum urmează:

- M(1) (cu excepția M(1) cu masă maximă mai mare de 2500 kg sau cu mai mult de șase locuri în afară locului conducătorului) de la 1 ianuarie 2005 la omologarea de tip și 1 ianuarie 2006 la prima înmatriculare

- M(1) cu masă maximă mai mare de 2500 kg sau cu mai mult de șase locuri în afară locului conducătorului precum și N(1) de la 1 ianuarie 2006 la omologarea de tip și 1 ianuarie 2007 la prima înmatriculare.

8.4.1.3. Existența sistemelor OBD conform prevederilor [Directivei 70/220/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2001/1/CE](#), este obligatorie pentru autovehiculele cu motoare cu aprindere prin scanteie și care funcționează cu GPL sau GN de la 1 ianuarie 2006 la omologarea de tip și 1 ianuarie 2007 la prima înmatriculare.

8.4.2. Începând cu data de 1 ianuarie 2007 emisiile poluante, pentru omologarea de tip, trebuie să respecte prevederile [Directivei 70/220/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2001/100/CE](#) și să nu depășească limitele indicate în tabelul 1 din anexa I, treapta B («EURO 4»). Îndeplinirea acestor condiții poate fi demonstrată și prin aplicarea prevederilor corespunzătoare din Regulamentul ECE - UN nr. 83/05 echivalent.

8.4.3. Pentru omologarea/certificarea individuală în vederea primei înmatriculări în România a autoturismelor și autoutilitarelor ușoare, valorile emisiilor poluante provenite din gazele lor de evacuare nu trebuie să depășească limitele indicate în [Directiva 70/220/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 98/69/CE](#), tabelul 1 din anexa I, treapta A («EURO 3»), sau cele echivalente din Regulamentul nr. 83/05 ECE - UN.

8.4.4. În condițiile indicate în [Directiva 70/220/CEE](#) pentru autovehiculele echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare se admite și aplicarea prevederilor, indicate în [Directiva 88/77/CEE](#) (cu adaptările de rigoare).

8.5. Autovehiculele pentru transport de persoane și de marfă, cu o masă totală maximă autorizată de peste 3,5 t și o viteză maximă, prin construcție, de cel puțin 50 km/h, echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare, trebuie construite și echipate astfel încât:

8.5.1. Emisiile poluante, particulele poluante din gazele de evacuare precum și opacitatea acestora, atât pentru omologarea de tip cât și pentru prima înmatriculare trebuie să respecte prevederile [Directivei 88/77/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/96/CE](#), și să nu depășească limitele indicate în tabelele din anexa I, treapta A («EURO 3»). Îndeplinirea acestor condiții poate fi demonstrată și prin aplicarea prevederilor corespunzătoare din Regulamentul nr. 49/03 ECE - UN, echivalent.

Începând cu 1 octombrie 2005, pentru omologarea de tip și 1 octombrie 2006 pentru prima înmatriculare trebuie respectate prevederile [Directivei 2001/27/CE](#) de modificare a [Directivei 88/77/CEE](#).

8.5.1.1. Sistemele OBD sau OBM, conform prevederilor [Directivei 1999/96/CE](#) de modificare a [Directivei 88/77/CEE](#) devin obligatorii începând cu 1 ianuarie 2007, pentru omologarea de tip.

8.5.2. Începând cu data de 1 ianuarie 2007, pentru omologarea de tip, emisiile poluante, particulele poluante din gazele de evacuare, precum și opacitatea acestora trebuie să respecte prevederile [Directivei 88/77/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2001/27/CE](#) și să nu depășească limitele indicate la treapta B(1) a tabelelor din anexa I la această directivă («EURO 4»). Îndeplinirea acestor condiții poate fi demonstrată și prin aplicarea prevederilor corespunzătoare din Regulamentul nr. 49/03 ECE - UN, echivalent.

8.5.3. La omologarea/certificarea individuală în vederea primei înmatriculări în România, valorile emisiilor poluante, particulelor poluante din gazele de evacuare, precum și opacitatea acestora nu trebuie să depășească limitele prevăzute în [Directiva 88/77/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/96/CE](#), tabelul 1 din anexa I, ciclurile ESC și ELR, treapta A («EURO 3») sau cele echivalente din Regulamentul nr. 49/03 ECE - UN;

8.5.4. În condițiile indicate în [Directiva 88/77/CEE](#) pentru autovehiculele din categoria N(2) sau M(2), echipate cu motoare cu aprindere prin scanteie, se admite și aplicarea prevederilor reglementărilor indicate în [Directiva 70/220/CEE](#) (cu adaptările de rigoare).

8.6. Tractoarele agricole și forestiere trebuie construite și echipate astfel încât emisiile poluante provenite din gazele de evacuare să corespundă prevederilor tehnice ale [Directivei 77/537/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/54/CE](#).

Începând cu data de 1 octombrie 2004, pentru omologarea de tip motoarele tractoarelor agricole și forestiere trebuie să îndeplinească condițiile tehnice ale [Directivei 2000/25/CE](#) sau ale Regulamentului ECE - UN nr. 96.

În cazul mașinilor autopropulsate pentru lucrări, pentru emisiile poluante ale motoarelor cu care sunt echipate, se aplică condițiile tehnice din [Directiva 97/68/CE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/63/CE](#).

8.7. Autovehiculele cu 2 - 3 roți trebuie construite și echipate astfel încât emisiile poluante provenite din gazele lor de evacuare să corespundă prevederilor tehnice ale [Directivei 97/24/CE](#), capitolul 5.

8.8. Autovehiculele având cel puțin patru roți trebuie construite și echipate astfel încât să nu emită zgomot exterior care depășește, în funcție de categoria autovehiculului, limitele cuprinse în [Directiva 70/157/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/101/CE](#), sau în Regulamentul nr. 51 ECE - UN, seria 02 de amendamente. Valoarea zgomotului exterior, măsurată în staționare conform directivei sau regulamentului precizate mai sus, nu este limitată, însă ea trebuie înscrisă în certificatele de omologare, pentru a putea fi utilizată ca bază de referință la eventuale verificări ale nivelului de zgomot al autovehiculelor aflate în exploatare.

8.9. Tractoarele nu trebuie să producă zgomot exterior care să depășească limitele prevăzute în [Directiva 74/151/CEE](#), anexa V, ultima modificare prin [Directiva 98/38/CE](#), iar zgomotul la nivelul urechii tractoristului, la tractoarele cu cabină, nu trebuie să depășească limitele prevăzute în [Directiva 77/311/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/54/CE](#).

8.10. Autovehiculele cu 2 - 3 roți nu trebuie să emită zgomote cu un nivel sonor superior celui cuprins în prevederile tehnice ale [Directivei 97/24/CE](#), cap. 9.

8.11. Dispozitivul de evacuare a gazelor trebuie să asigure silențiozitatea și să fie etans, iar funcția lui de amortizor de zgomot să nu poată fi eliminată de conducător în timpul mersului; extremitatea lui nu trebuie să depășească cu peste 10 cm conturul exterior al automobilului și nu trebuie orientată spre dreapta. În cazul orientării în jos unghiul format de acesta cu planul orizontal nu trebuie să depășească 45° spre înapoi. Muchiile extremității dispozitivului de evacuare a gazelor nu trebuie să aibă raze mai mici de 2,5 mm dacă acesta depășește cu mai mult de 10 mm suprafața exterioară a vehiculului; la autovehiculele pentru transport de persoane extremitatea tevi de evacuare trebuie să depășească partea inferioară a caroseriei. La tractoare și mașini pentru lucrări se admite amplasarea dispozitivului de evacuare a gazelor pe dreapta, în cazul în care constructiv nu este posibil pe stânga. Pozitionarea acestuia trebuie să corespundă [Directivei 89/173/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/54/CE](#).

8.12. Autovehiculul care, la data omologării lui în România, corespunde din punct de vedere al emisiilor poluante unei trepte de poluare (precizate prin directivele Uniunii Europene), superioară treptei de poluare stabilite prin prezentele reglementări, va fi atestat la cerere, de către Registrul Auto Roman ca autovehicul cu nivel redus de poluare și va beneficia de facilitățile prevăzute prin lege. Atestarea, în baza omologării de tip, ca autovehicul cu nivel redus de poluare este acceptată numai până la momentul impunerii prin legislația națională, pentru omologarea individuală, a unei noi trepte, superioare, de poluare.

8.13. Autovehiculul care, la data omologării lui în România, corespunde din punct de vedere al nivelului de poluare sonora unei trepte de poluare sonora (precizate prin directivele Uniunii Europene) superioară treptei de poluare sonora stabilite prin prezentele reglementări, va fi atestat, la cerere, de către Registrul Auto Roman ca autovehicul cu nivel redus de poluare sonora și va beneficia de facilitățile prevăzute prin lege. Atestarea, în baza omologării de tip, ca autovehicul cu nivel redus de poluare sonora este acceptată numai până la momentul impunerii prin legislația națională a unei noi trepte, superioare, de poluare sonora.

8.14. Autovehiculele utilizate în transportul internațional de mărfuri, care respecta prevederile CEMT privind emisiile poluante chimice și sonore și prevederile privind siguranța rutieră cerute pentru "autovehiculele verzi" sau "autovehiculele mai verzi și sigure", vor fi atestate de Registrul Auto Roman ca atare și vor beneficia de toate facilitățile prevăzute de reglementările în vigoare în acest domeniu.

9. Caroseria

9.1. Suprafața exterioară a automobilelor și remorcilor nu trebuie să prezinte proeminente care, prin forma, dimensiunile și duritatea lor, ar crea pericol de accidentare și ar agrava consecințele unui eventual impact cu alte vehicule și cu participanți la trafic.

9.2. Autoturismele și celelalte autovehicule din categoria M(1) nu trebuie să prezinte pe suprafața exterioară părți ascuțite sau taioase ori părți orientate spre exterior, care ar putea agata pietoni, motociclisti sau ciclisti; extremitățile proeminente exterioare trebuie să fie rotunjite.

9.3. Portbagajele, portschiurile, panourile publicitare sau de itinerar trebuie să fie solid fixate pe vehicul și nu trebuie să prezinte muchii ascuțite cu o rază sub 2,5 mm.

9.4. Manerele, balamalele și butoanele de acționare ale ușilor, portbagajelor și trapelor, orificiile și capacele rezervoarelor nu trebuie să iasă în afară cu mai mult de 40 mm pentru manerele ușilor și portbagajelor sau cu mai mult de 30 mm pentru celelalte elemente.

9.5. Extremitățile barelor de protecție, dacă acestea există, trebuie să fie rotunjite.

9.6. La omologarea pentru circulația pe drumurile publice din România trebuie respectate condițiile privind proeminențele exterioare ale autovehiculelor din categoria M(1), atât la omologarea de tip, cât și la cea individuală, inclusiv echipamentele și dotările aplicate ulterior pe exteriorul acestora de către utilizator (protecții pentru faruri, bare de protecție în caz de rasturnare, dispozitive pentru tractarea remorcilor, viziere pentru parbriz, deflectoare de aer, antena radio etc.) conform [Directivei 74/483/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 87/354/CEE](#), sau Regulamentului nr. 26 ECE - UN, seria de amendamente 02.

9.7. Proeminențele exterioare ale cabinelor autovehiculelor utilitare trebuie să corespundă, în mod similar, prevederilor [Directivei 92/114/CEE](#) sau Regulamentului nr. 61 ECE - UN.

9.8. Elementele mobile ale automobilelor și remorcilor, precum și ale cabinei automobilelor (ușile, capotele, obloanele) trebuie să fie ușor de manevrat, iar balamalele sau culisele trebuie prevăzute cu zavoare sigure și rezistente, care să preia jocurile, să nu producă zgomot în exploatare.

Pentru omologarea de tip a vehiculelor trebuie respectate condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 70/387/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 98/90/CE](#) sau în Regulamentul nr. 11/02 ECE - UN.

Începând cu 1 ianuarie 2004 la omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește ușile trebuie respectate condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 70/387/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2001/31/CE](#).

9.9. Ușile vehiculelor trebuie să se mențină închise în timpul mersului și să nu se poată deschide necomandat, cu ajutorul unor dispozitive de zavorare în două trepte (cu excepția ușilor autobuzelor). Asemenea dispozitive trebuie utilizate și la capotele care se deschid din față. Manerele din interior ale ușilor autovehiculelor, atunci când axa de pivotare este orizontală, trebuie să acționeze pentru deschidere tragând în sus.

9.10. Ușile laterale trebuie astfel concepute și montate încât să nu existe pericolul deschiderii lor accidentale în timpul mersului, datorită rezistenței aerului sau vibrațiilor.

9.11. Toate vehiculele trebuie astfel construite și echipate încât să ofere la partea din spate, pe toată lățimea, o protecție antiîmpănare eficientă pentru alte vehicule de mici dimensiuni. Aceasta condiție se considera îndeplinită, dacă sunt respectate cel puțin cerințele dimensionale conținute în [Directiva 70/221/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/8/CEE](#) sau în Regulamentul nr. 58 ECE - UN, seria de amendamente 01.

9.12. Automobilele și remorcile acestora din categoriile N(1), N(3) și O(3), O(4) trebuie să fie echipate pe părțile laterale cu dispozitive de protecție antiîmpănare construite și montate conform prevederilor tehnice ale [Directivei 89/297/CEE](#) sau ale Regulamentului nr. 73 ECE - UN, care împiedică căderea sub roți a ciclistilor sau pietonilor; excepție fac automobilele și remorcile la care montarea dispozitivelor, inclusiv în varianta rabatabilă, nu este posibilă din punct de vedere constructiv sau este incompatibilă cu destinația vehiculului.

Începând cu data de 1 ianuarie 2005 este obligatorie echiparea autovehiculelor din categoriile N(2) și N(3) cu dispozitive de protecție antiîmpănare în partea din față, omologate în conformitate cu prevederile [Directivei 2000/40/CE](#) sau ale Regulamentului nr. 93 ECE - UN.

9.13. Structura de rezistență a caroseriilor trebuie concepută și realizată astfel încât să asigure o protecție cât mai eficientă pentru ocupanții automobilului, la eventuale coliziuni, conform prevederilor [Directivei 74/297/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 91/662/CEE](#), sau ale Regulamentului nr. 12/03 ECE - UN [pentru categoriile M(1) și N(1)]. Pentru autoturismele din categoria M(1) se vor aplica prevederile [Directivei 96/79/CE](#) privind coliziunea frontală ultima modificare prin [directiva 1999/98/CE](#) și ale [Directivei 96/27/CE](#) privind coliziunea laterală, începând cu data de 1 ianuarie 2006 pentru omologarea de tip și 1 ianuarie 2007 pentru prima înmatriculare. Pentru autoutilitarele ușoare din categoria N(1) se vor aplica prevederile [Directivei 96/27/CE](#) privind coliziunea laterală începând cu data de 1 ianuarie 2006 pentru omologarea de tip și cu data de 1 ianuarie 2007 pentru prima înmatriculare.

Până la aplicarea cerințelor tehnice ale [Directivei 96/79/CE](#) și ale [Directivei 96/27/CE](#), pentru autoturismele sau autoutilitarele ușoare precizate anterior, care nu au fost omologate conform acestor directive, se recomandă respectarea condițiilor tehnice ale Regulamentului nr. 32 ECE - UN și ale Regulamentului nr. 33 ECE - UN.

9.14. Structura autobuzelor trebuie să corespundă condițiilor tehnice din Regulamentul nr. 66/00 ECE - UN. Începând cu 13 februarie 2004 la omologarea de tip și cu 13 februarie 2005 la prima înmatriculare trebuie respectate condițiile tehnice din [Directiva 2001/85/CE](#).

Începând cu 13 februarie 2004 la omologarea de tip a caroseriilor care se produc ca entități tehnice separate și de la 13 februarie 2005 la introducerea pe piață a acestora trebuie respectate condițiile tehnice din [Directiva 2001/85/CE](#).

9.15. Cabina autovehiculelor destinate transportului de mărfuri trebuie să corespundă cerințelor testului de rezistență a acoperișului (încercarea B) din Regulamentul nr. 29 ECE - UN, seria 01 de amendamente, sau să fie omologată conform acestui Regulament. Cabinele basculabile trebuie să corespundă prescripțiilor RE3 ECE - UN.

9.16. La montarea suprastructurilor și a platformelor de încărcare pe sasiuri echipate trebuie să se aibă în vedere respectarea prescripțiilor constructorului privind limitele de carosare și repartizarea sarcinii pe axe, precum și condițiile tehnice prevăzute în anexa nr. 11.

9.17. Modificarea vehiculelor rutiere, care conduce la încadrarea lor în alta categorie, se poate face numai în următoarele condiții:

- să existe avizul constructorului vehiculului de baza sau pe baza documentației acestuia;
- modificarea să se efectueze în ateliere specializate, autorizate de autoritatea competentă;
- vehiculul modificat să fie omologat conform cerințelor prezentelor reglementări.

Se interzice transformarea autoturismelor în trei volume (berlina) în autospeciale (autolaborator, ambulante etc.). La celelalte autoturisme se accepta modificarea cu diminuarea numărului de locuri.

9.18. Tractoarele trebuie prevăzute cu dispozitive de protecție a tractoristului în caz de rasturnare, după cum urmează:

- pentru tractorul cu ecartament normal (T1), cabina de rezistență sau cadru de rezistență, conform prevederilor tehnice ale [Directivei 77/536/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/55/CE](#) și prevederilor [Directivei 79/622/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/40/CE](#);
- pentru tractorul cu ecartament îngust, dispozitive de protecție și antirostogolire montate în fața scaunului, conform prevederilor tehnice ale [Directivei 87/402/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/22/CE](#), sau dispozitive antirostogolire, montate în spatele scaunului, conform prevederilor tehnice ale [Directivei 86/298/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/19/CE](#).

9.19. Suprafața exterioară a vehiculelor cu 2 - 3 roți, inclusiv carenajul acestora, nu trebuie să aibă proeminente, muchii sau vârfuri ascuțite, care prin formă, dimensiunile și duritatea lor pot prezenta pericol de accidentare pentru ceilalți participanți la trafic, îndeosebi pentru pietoni, conform prevederilor [Directivei 97/24/CE](#), cap. 3.

9.20. Autovehiculele cu 2 - 3 roți trebuie prevăzute cu picior articulată care să le mențină într-o poziție cât mai apropiată de verticală în timpul staționării lor, în conformitate cu prevederile tehnice ale [Directivei 93/31/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/72/CE](#).

9.21. Autovehiculele cu 2 - 3 roți trebuie prevăzute cu o sa pentru conducător și eventual o alta sa pentru însoțitor; atasul trebuie amenajat pentru o singură persoană. Pentru însoțitor trebuie prevăzută o centură de reținere ori unul sau două suporturi de susținere, conform prevederilor tehnice ale [Directivei 93/32/CEE](#), modificată prin [Directiva 1999/24/CE](#). Mototriciclurile pot fi echipate cu scaune pentru conducător și însoțitori.

9.22. Remorcile monoax sau cu axa centrală (simplă sau dublă) care, la o încărcare uniformă, exercită o sarcină de sprijin pe autovehiculul tractor mai mare de 50 kg și au o masă totală tehnic admisibilă de peste 500 kg, trebuie prevăzute cu picior de sprijin, fix sau rabatabil, reglabil pe înălțime sau cu picior telescopic, care să permită manevrarea lor de o singură persoană.

9.23. Autotrenurile pentru transportul materialelor lungi trebuie construite astfel încât aceste materiale să fie fixate și asigurate pe caprele de sprijin ale autovehiculului tractor și remorcii, la curbe să existe posibilitatea deplasării longitudinale a materialelor transportate, iar legătură dintre autovehiculul tractor și remorca să asigure gradele de libertate necesare la deplasarea în curbe sau pe pante ori rampe de cel puțin 20%, dar nu mai puțin decât permit legăturile mecanice dintre vehicule.

10. Postul de conducere

10.1. Postul de conducere al autovehiculelor și spațiul de comandă trebuie astfel amenajate și echipate încât munca conducătorului să fie pe cât posibil ușurată, obosirea prematură evitată, greșelile de conducere să fie pe cât posibil eliminate, iar în caz de accident, conducătorul să fie protejat împotriva ranirii sau altor urmări care îi pot afecta sănătatea.

10.2. Lățimea spațiului de comandă, la nivelul coatelor conducătorului la autovehicule, cu excepția celor din categoriile M(1) și N(1), trebuie să fie de cel puțin 700 mm, mâinile conducătorului trebuie să aibă spațiul liber necesar acționării comenzilor, iar distanța dintre marginea volanului și peretele lateral al autovehiculului să fie de 100 mm (50 mm pentru tractoare și mașini autopropulsate pentru lucrări în conformitate cu ISO 4252-92).

10.3. În sensul respectării cerințelor de la pct. 10.1 se recomandă ca scaunul conducătorului autovehiculelor să fie reglabil în direcție longitudinală, iar la autovehiculele din categoriile M(3), N(2) (peste 7,5 t) și N(3) scaunul să fie reglabil și pe înălțime. De asemenea se recomandă ca spatarul scaunului să fie reglabil în raport cu perna

pentru sezut. Distanța minimă dintre punctul H al scaunului conducătorului și plafon trebuie să fie de 850 mm (la tractoare 900 mm). Pentru tractoare agricole și forestiere se recomandă ca dimensiunile postului de conducere să fie conform SR-ISO 4253-97.

10.4. Dispozitivele de comandă ale autovehiculelor trebuie construite, amplasate și simbolizate astfel încât să poată fi utilizate fără un efort deosebit din partea conducătorului și fără ca acesta să fie nevoit să-și schimbe poziția normală a corpului, de o manieră periculoasă pentru siguranța circulației și fără a putea fi confundate, chiar și în condiții de întuneric. Forța maximă pe pedala de ambreiaj nu trebuie să depășească 30 daN (45 daN la mașini pentru lucrări), iar pe pedala de frână 40 daN la autovehiculele din categoria M(1) și 70 daN la cele din categoriile M(2), M(3) și N, pentru realizarea eficacității prevăzute în reglementări.

La identificarea comenzilor manuale, indicatorilor și martorilor la autovehicule se vor respecta prescripțiile tehnice ale [Directivei 78/316/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 94/53/CEE](#).

La tractoare amplasarea și simbolizarea comenzilor trebuie să corespundă [Directivei 86/415/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/54/CEE](#).

La vehiculele cu 2 - 3 roți simbolizarea dispozitivelor de comandă, control și a martorilor trebuie să corespundă [Directivei 93/29/CE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/74/CE](#).

10.5. La omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice, precum și la prima înmatriculare în România a autovehiculelor noi se vor respecta prevederile tehnice ale [Directivei 78/316/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 94/53/CEE](#), pentru simbolizarea dispozitivelor de comandă (directiva se aplică la toate categoriile de autovehicule).

10.6. La omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice precum și la prima înmatriculare în România a tractoarelor noi se vor respecta prevederile tehnice ale următoarelor reglementări europene:

- [Directiva 78/764/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/57/CE](#), privind scaunul tractoristului;
- [Directiva 80/720/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/54/CE](#), privind spațiul de lucru și accesul la postul de conducere;
- [Directiva 89/173/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/1/CE](#), anexa nr. II.

10.7. La omologarea de tip pentru circulația pe drumurile publice a autovehiculelor cu 2 - 3 roți, precum și la prima lor înmatriculare se vor lua în considerare prevederile tehnice ale Regulamentului nr. 60 ECE - UN și ale [Directivei 93/29/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/74/CE](#), privind comenzile, martorii și simbolizarea acestora.

10.8. Dispozitivele de comandă ale postului de conducere pentru persoane cu mobilitate limitată pot fi adaptate infirmității conducătorului, cu condiția ca adaptarea să nu contravina reglementărilor referitoare la amenajarea interioară.

11. Vizibilitatea conducătorului auto

11.1. Autovehiculele cu caroserie închisă sau cu cabina trebuie să permită conducătorului, în orice condiții meteorologice de exploatare, o vizibilitate (factor de transmitere normală a luminii) suficientă în față, lateral și în spate.

11.2. Geamurile exterioare ale autovehiculelor și remorcilor trebuie să fie confecționate din sticlă de securitate sau din alte materiale cu proprietăți echivalente, astfel încât, în caz de spargere a lor, pericolul de ranire a ocupanților cu cioburi să fie cât mai redus.

11.3. Parbrizul nu trebuie să diminueze și nici să deformeze imaginea văzută prin el, să conserve o transparență de cel puțin 75% în câmpul de vizibilitate al conducătorului, chiar și în cazul geamurilor colorate sau după o exploatare îndelungată, iar în cazul spargerii, să permită totuși o vizibilitate suficientă pentru conducerea în condiții de securitate a autovehiculului.

Geamurile laterale față, precum și luneta, dacă vehiculul respectiv nu are oglinda exterioară, trebuie să asigure o transparență de cel puțin 70%.

11.4. Pe suprafața parbrizului sau în dreptul acestuia nu trebuie amplasate folii autocolante, etichete sau alte obiecte care ar diminua zona principală de vizibilitate a conducătorului.

11.5. În vederea omologării, geamurile de securitate ale vehiculelor și materialele din care sunt confecționate trebuie să corespundă condițiilor tehnice cuprinse în [Directiva 92/22/CEE](#) sau în Regulamentul nr. 43/00 ECE - UN.

Începând cu 1 ianuarie 2004 la omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește geamurile de securitate trebuie respectate condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 92/22/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/92/CE](#) sau în Regulamentul nr. 43/00 ECE - UN.

Începând cu 1 ianuarie 2004 se admite introducerea pe piață a geamurilor de securitate ale vehiculelor numai dacă acestea respectă condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 92/22/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/92/CE](#) sau în Regulamentul nr. 43/00 ECE - UN.

Prin excepție de la prevederile alineatului anterior se accepta omologarea și introducerea pe piață a geamurilor de securitate ale vehiculelor care corespund condițiilor tehnice cuprinse în [Directiva 92/22/CEE](#) dacă:

- sunt destinate vehiculelor în circulație și

- satisfac condițiile tehnice aplicabile în momentul primei înmatriculări a vehiculului.

În vederea omologării, geamurile de securitate ale tractoarelor trebuie să corespundă condițiilor tehnice cuprinse în [Directiva 89/173/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/1/CE](#), iar pentru motocicleturile și motocvadricicurile prevăzute cu caroserie, ale [Directivei 99/22/CE](#), ultima modificare prin [Directiva 2001/92](#), sau, pentru cele cu viteză maximă de cel mult 45 km/h, ale [Directivei 89/173/CEE](#), anexa III - A.

11.6. Geamurile de securitate ale autovehiculelor din categoriile M și N trebuie să fie confecționate din sticlă de securitate, după cum urmează:

- parbrizul se confecționează din sticlă stratificată obișnuită, sticlă stratificată tratată în prealabil (cel puțin una dintre foi să fi fost securizată), sticlă - material plastic;

- geamurile laterale pot fi confecționate atât din sticlă stratificată, cât și din sticlă pretensionată.

Geamurile trebuie să fie marcate conform prevederilor reglementărilor menționate la pct. 11.5.

11.7. Câmpul de vizibilitate spre înainte al conducătorului la autoturisme și alte autovehicule din categoria M(1) trebuie să corespundă prevederilor [Directivei 77/649/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 90/630/CEE](#), iar vizibilitatea înapoi, prevederilor [Directivei 71/127/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 88/321/CEE](#); pentru tractoare câmpul de vizibilitate trebuie să corespundă prevederilor tehnice ale [Directivei 74/347/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/54/CE](#), sau ale Regulamentului nr. 71 ECE - UN.

11.8. Pentru celelalte autovehicule de transport de călători și mărfuri obturarea câmpului de vizibilitate al conducătorului cu stâlpi ai cabinei sau alte elemente nu trebuie să depășească limitele indicate, conform semicercului de vizibilitate spre înainte prezentat în anexa nr. 4.

11.9. Pentru asigurarea unei bune vizibilități înainte automobilele și celelalte autovehicule cu parbriz trebuie dotate cu:

- dispozitiv de ștergere a parbrizului, care să realizeze îndepărtarea de pe o suprafață suficient de mare a depunerilor care pot reduce vizibilitatea conducătorului, inclusiv spre oglinzile retrovizoare vizibile prin parbriz;

- instalație de spălare a parbrizului, care să realizeze udarea cel puțin a suprafeței pe care acționează stergătorul de parbriz.

11.10. Dispozitivele de ștergere și spălare a parbrizului trebuie să corespundă pentru autovehiculele din categoria M(1) condițiilor tehnice prevăzute în [Directiva 78/318/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 94/68/CE](#);

Instalația de dezaburire și dejivrare a parbrizului autovehiculelor din categoria M(1) și a altor geamuri trebuie să împiedice obturarea vizibilității conducătorului spre înainte și prin oglinzile retrovizoare, conform condițiilor tehnice din [Directiva 78/317/CEE](#);

Autovehiculele cu caroserie închisă sau cu cabina trebuie să fie dotate cu aparatoare de soare (parasolare) care să protejeze cât mai mult posibil vederea conducătorului.

11.11. Pentru asigurarea unei bune vizibilități spre înapoi și lateral autovehiculele trebuie dotate cu oglinzi retrovizoare care să permită conducătorului observarea cu ușurință, fără a-și modifica poziția normală a corpului în timpul conducerii, a circulației înapoi și lateral, inclusiv atunci când tractează remorci sau semiremorci, după cum urmează:

- oglinda retrovizoare amplasată pe partea laterală stângă;

- oglinda interioară, cu excepția mașinilor autopropulsate pentru lucrări, precum și a altor autovehicule care nu permit vizibilitatea spre înapoi prin peretele spate;

- oglinda retrovizoare amplasată pe partea dreaptă, care este obligatorie la autovehiculele care nu sunt prevăzute cu oglinda interioară sau nu au asigurată vizibilitatea prin aceasta oglindă;

- aceasta oglindă este obligatorie și la autovehiculele pentru transport de călători și marfă cu o masă totală maximă autorizată de peste 3,5 t, la tractoarele dotate cu cabina, la motociclete cu viteză maximă, prin construcție, de peste 80 km/h;

- autovehiculele pentru transport de marfă din categoriile N(2) $\geq 7,5$ t și N(3) trebuie dotate cu oglinda de parcare (clasa V), precum și cu oglinda cu unghi mare de vizibilitate (clasa IV), conform [Directivei 71/127/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 88/321/CEE](#), sau Regulamentului nr. 46 CEE-ONU**), seria 01 de amendamente.

Aceste două clase de oglinzi pot fi montate și pe autovehicule din categoriile N(2) $< 7,5$ t și M(2), M(3).

11.12. La omologarea de tip a autovehiculelor rutiere numărul oglinzilor retrovizoare, montajul acestora și vizibilitatea pe care trebuie să o asigure trebuie să corespundă prevederilor tehnice ale [Directivei 71/127/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 88/321/CEE](#), sau ale Regulamentului nr. 46 CEE-ONU**), seria de amendamente 01, iar pentru tractoarele agricole și forestiere, ale [Directivei 74/346/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 98/40/CE](#).

**) Sintagma "ECE-UN" a fost înlocuită cu sintagma "CEE-ONU" de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

12. Amenajarea interioară

12.1. Amenajarea interioară a autovehiculelor rutiere trebuie să asigure protecția ocupanților în caz de impact sau rasturnare, etansarea și izolarea interiorului destinat ocupanților împotriva patrunderii apei, prafului și gazelor,

precum și protecția împotriva vibrațiilor și zgomotelor produse de grupul motopropulsor, conform prevederilor pct. 8.8 - 8.10.

12.2. Materialele utilizate pentru amenajări interioare trebuie să fie greu inflamabile conform prevederilor pct. 1.5. La măsurarea vitezei de ardere, pentru vehiculele prevăzute la pct. 1.5 se aplică metodologia ISO 3795:1989.

12.3. Interiorul autovehiculelor destinate transportului de persoane și al remorcilor care sunt autorizate pentru asemenea transporturi trebuie amenajat astfel încât să nu conțină muchii ori vârfuri ascuțite sau proeminente care, prin forma și duritatea lor, ar putea provoca leziuni ocupanților în timpul exploatării normale a vehiculului și să limiteze posibilitatea rănirii acestora în cazul franării bruste, impactului sau rasturnării vehiculului. Aceste dispoziții se aplică și la componentele montate ulterior de către utilizator.

12.4. La amenajarea interioară a autoturismelor se vor respecta prevederile tehnice cuprinse în Regulamentul nr. 21 CEE-ONU**), seria de amendamente 01, sau în [Directiva 74/60/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/4/CEE](#).

12.5. Pentru autovehiculele din categoriile M(1) și N(1) se recomandă dotarea cu manere de susținere la viraj, montate pe caroserie, pentru pasagerii locurilor laterale.

12.6. Spațiul destinat conducătorului și însoțitorilor, în cazul autovehiculelor destinate transportului de bunuri, precum și compartimentul special amenajat pentru transport de persoane în autovehiculele destinate transportului mixt, de persoane și mărfuri, trebuie separate și protejate cu un perete despartitor, suficient de rezistent împotriva deplasării accidentale a bunurilor transportate, în caz de franare bruscă sau accident. Peretele despartitor trebuie să corespundă cerințelor indicate în anexa nr. 12.

12.7. Fereastra din spate a cabinelor sau a peretelui despartitor trebuie prevăzută cu o grila suficient de rezistentă pentru a împiedica spargerea geamului prin deplasarea mărfurilor, în caz de franare bruscă sau accident.

12.8. Scaunele autovehiculelor trebuie să fie rezistente și solid ancorate, conform reglementărilor în vigoare pentru tipul respectiv de autovehicul.

12.9. Pentru autovehiculele din categoriile M și N rezistența scaunelor și ancorajelor acestora, a rezemătoarelor de cap, precum și a altor elemente legate de scaune trebuie să corespundă condițiilor tehnice cuprinse în [Directiva 74/408/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 96/37/CE](#), sau în Regulamentul nr. 17/06 CEE-ONU**), sau pentru autovehiculele din categoriile M(2) și M(3), Regulamentului nr. 80/01 CEE-ONU**). Scaunele din față pentru autovehiculele din categoriile M(1), M(2) 3,5 t și N(1) pot fi echipate cu rezemătoare de cap care se pot omologa separat, conform [Directivei 78/932/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 87/354/CEE](#) sau Regulamentului 25/04 CEE-ONU**).

12.10. Scaunul tractoristului trebuie să corespundă prevederilor tehnice ale [Directivei 78/764/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/57/CE](#), iar scaunul însoțitorului trebuie să corespundă prevederilor [Directivei 76/763/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/86/CE](#).

12.11. Autoturismele noi care sunt prezentate la omologarea individuală pentru circulație trebuie dotate cu centuri de siguranță cu retractor și trei puncte de ancorare pentru toate locurile cu excepția locului din mijloc spate și a locurilor îndreptate spre înapoi care trebuie echipate cu centuri de siguranță cu două puncte de ancorare. Pentru autoturismele utilizate este obligatorie cel puțin echiparea cu centuri de siguranță pentru locurile față sau la nivelul cerințelor respectate la omologarea acestora.

12.12. Pentru omologarea de tip și prima înmatriculare a autovehiculelor, precum și pentru autovehiculele cărora li s-a schimbat categoria de folosință prin trecerea în categoria M, trebuie respectate următoarele condiții tehnice referitoare la centurile de siguranță:

- autoturismele și celelalte autovehicule din categoria M(1) vor fi dotate, pentru locurile îndreptate spre înainte, cu centuri de siguranță cu trei puncte de ancorare și retractor sau cu dispozitive având o eficiență comparabilă, pentru locurile din față și locurile laterale din spate și centuri cu cel puțin două puncte de ancorare cu sau fără retractor, pentru locurile din mijloc, iar pentru locurile îndreptate spre înapoi cu centuri cu două puncte de ancorare cu sau fără retractor, conform prevederilor [Directivei 76/115/CEE](#), modificată prin [Directiva 96/38/CE](#), sau ale Regulamentului nr. 14/05. Începând cu data de 1 ianuarie 2006, pentru omologarea de tip, și 1 ianuarie 2007, pentru prima înmatriculare și locul din mijloc spate va fi prevăzut cu centura de siguranță cu trei puncte de ancorare, conform [directivei 2000/3/CE](#);

- autovehiculele din categoria M(2) ≤ 3,5 tone trebuie să fie echipate cu centuri de siguranță cu trei puncte de ancorare și retractor pentru toate locurile îndreptate spre înainte și cu două puncte de ancorare, cu retractor, pentru locurile îndreptate spre înapoi;

- autovehiculele din categoriile M(2) ≥ 3,5 tone și M(3), cu excepția celor din clasa I sau A, vor fi dotate, pentru locurile îndreptate spre înainte, cu centuri de siguranță cu trei puncte de ancorare și retractor și cu două puncte de ancorare și retractor, pentru locurile îndreptate spre înapoi. Pentru aceste vehicule este admis montajul centurii de siguranță cu două puncte de ancorare și retractor dacă în față scaunului vizat există un alt scaun sau

părți ale vehiculului care satisfac cerințele impuse în [directiva 96/37/CE](#) sau în Regulamentul nr. 80/01 CEE-ONU**), ori nici o parte a vehiculului situată între două planuri longitudinale verticale distantate la 400 mm, nu este situată la mai puțin de 840 mm de punctul H al scaunului considerat;

- autovehiculele din categoria N(1) vor fi echipate cu centuri de siguranță cu trei puncte de ancorare și retractor pentru locurile laterale din față. Locul central din față trebuie echipat cu centura de siguranță cu trei puncte de ancorare sau cu două puncte de ancorare, dacă parbrizul nu se găsește în zona de referință definită în anexa II a [Directivei 74/60/CEE](#) sau în anexa I a Regulamentului nr. 21/01 CEE-ONU**). Locurile din spate îndreptate spre față trebuie echipate cu centuri de siguranță cu două puncte de ancorare dacă locurile în cauză sunt în mod particular expuse, conform definiției "locului așezat, în particular expus" precizată în [Directiva 2000/3/CE](#) sau Regulamentul nr. 16/04 CEE-ONU**). Pentru locurile îndreptate spre înapoi nu este obligatorie montarea centurilor de siguranță;

- autovehiculele din categoria N(2) și N(3) vor fi echipate pentru locurile laterale din față, cu centuri de siguranță cu trei puncte de ancorare și retractor sau cu două puncte de ancorare, dacă parbrizul nu se găsește în zona de referință definită în anexa II a [Directivei 74/60/CEE](#) sau în anexa I a Regulamentului nr. 21/01 CEE-ONU**). Locurile centrale și cele din spate îndreptate spre față trebuie echipate cel puțin cu centuri de siguranță cu două puncte de ancorare dacă locurile în cauză sunt în mod particular expuse, conform definiției "locului așezat, în particular expus" precizată în [Directiva 2000/3/CE](#) sau Regulamentul nr. 16/04 CEE-ONU**). Pentru locurile îndreptate spre înapoi nu este obligatorie montarea centurilor de siguranță;

- motocicleturile și motocvadricicurile prevăzute cu caroserie vor fi echipate cu centuri de siguranță cu trei puncte de ancorare pentru toate locurile laterale și cu cel puțin două puncte de ancorare pentru celelalte locuri, inclusiv pentru locul central din față, dacă există și dacă parbrizul se găsește în afara zonei de referință a locului considerat. Pentru motocicleturile și motocvadricicurile ușoare având masa proprie de cel mult 250 kg, aceasta cerință nu este obligatorie;

- amplasarea punctelor de ancorare a centurilor trebuie să respecte condițiile tehnice precizate în [Directiva 76/115/CEE](#), modificată prin [Directiva 96/38/CE](#) sau ale Regulamentului nr. 14/05 CEE-ONU**), pentru vehiculele din categoriile M și N și cele precizate în [Directiva 97/24/CE](#), capitolul 11, pentru vehiculele cu 2 sau 3 roți prevăzute cu caroserie;

- echiparea obligatorie cu centuri de siguranță, cerințele legate de amplasarea în vehicul, precum și omologarea și marcarea centurilor de siguranță pentru toate autovehiculele din categoriile M și N trebuie să corespundă prevederilor [Directivei 77/541/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/3/CE](#) (cu excepția cerințelor referitoare la locul din mijloc spate al autovehiculelor din categoria M(1) pentru care se aplică termenele precizate la prima liniuță a prezentului paragraf), sau ale Regulamentului nr. 16/04 CEE-ONU**). Cerințele privind omologarea și marcarea centurilor de siguranță folosite la vehiculele cu 2 sau 3 roți prevăzute cu caroserie sunt aceleași ca pentru vehiculele din categoriile M și N.

12.13. La autovehiculele cu scaune amplasate transversal față de direcția lor de mers (cu excepția autobuzelor urbane) este obligatorie fie montarea de centuri de siguranță cu două puncte de ancorare, fie montarea de cotiere la fiecare două locuri.

12.14. Punctele de ancorare pentru dispozitivele de reținere pentru copii, precum și dispozitivele de reținere pentru copii, care se pot monta pe scaunul din spate sau pe scaunul din față (însoțitor), trebuie să respecte prevederile Regulamentului nr. 44 CEE-ONU**), seria de amendamente 03.

12.15. Autoturismele vor fi echipate obligatoriu cu perne gonflabile (airbag), dacă autovehiculul a fost omologat cu aceste perne.

12.16. Autovehiculele din categoriile M și N trebuie dotate cu instalație de încălzire și ventilare a spațiului destinat conducătorului și pasagerilor. Autovehiculele din categoria M(1) și instalațiile de încălzire ale acestora trebuie să corespundă condițiilor tehnice cuprinse în [Directiva 78/548/CEE](#). Începând cu 1 ianuarie 2006 la omologarea de tip autovehiculele din categoriile M, N și O precum și instalațiile de încălzire ale acestora trebuie să corespundă condițiilor tehnice cuprinse în [Directiva 2001/56/CE](#). Începând cu 1 ianuarie 2007 la prima înmatriculare a autovehiculelor din categoriile M, N și O precum și la introducerea pe piață a instalațiilor de încălzire ale acestora trebuie respectate condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 2001/56/CE](#).

Pentru tractoare agricole și forestiere se recomandă aplicarea prevederilor ISO 6097-83.

12.17. Se interzice folosirea directă a conductei de evacuare a gazelor pentru încălzirea spațiului destinat conducătorului sau pasagerilor.

12.18. Se interzice transportul de persoane în vehicule destinate transportului de bunuri, fără amenajări speciale, precum și transportul de persoane și mărfuri în același compartiment al vehiculului.

**) Sintagma "ECE-UN" a fost înlocuită cu sintagma "CEE-ONU" de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

13. Rotile și echiparea cu roți a vehiculelor

13.1. Rotile vehiculelor trebuie echipate cu anvelope care să corespundă condițiilor de exploatare, îndeosebi în ceea ce privește construcția lor și viteza de rulare. Anvelopele destinate mașinilor pentru lucrări care circulă cu viteze reduse trebuie inscripționate în mod corespunzător.

13.2. Rotile autovehiculelor și remorcilor acestora trebuie echipate cu pneuri ale căror capacitate de încărcare, dimensiuni, construcție și viteza maximă sunt indicate de constructorul acestora și corespund performanțelor de încărcare și viteza ale vehiculelor respective.

13.3. Pentru autovehiculele din categoriile M și N pneurile trebuie să fie prevăzute cu un profil al benzii de rulare corespunzător condițiilor de exploatare, care trebuie să cuprindă toată lățimea și întreaga circumferință a benzii de rulare.

13.4. La omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește anvelopele și montarea lor precum și la omologarea anvelopelor trebuie să fie respectate condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 92/23/CEE](#) sau, în funcție de categoria vehiculului, cuprinse în Regulamentul nr. 30/02 CEE-ONU**) sau în Regulamentul nr. 54/00 CEE-ONU**).

Începând cu 1 ianuarie 2005 la omologarea anvelopelor trebuie respectate condițiile tehnice din [Directiva 92/23/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/43/CE](#).

Începând cu 1 ianuarie 2006 la omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește anvelopele și montarea lor trebuie respectate condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 92/23/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/43/CE](#).

Începând cu 1 ianuarie 2007 la prima înmatriculare vehiculele trebuie să respecte condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 92/23/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/43/CE](#).

Începând cu 1 octombrie 2009 se admite introducerea pe piață a anvelopelor care fac obiectul [Directivei 92/23/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/43/CE](#) numai dacă acestea îndeplinesc condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 92/23/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/43/CE](#). Fac excepție anvelopele din clasele C1d și C1e în cazul cărora aceasta cerință se aplică de la 1 octombrie 2010 și respectiv 1 octombrie 2011.

Pentru vehiculele agricole sau remorcile acestora se aplică prevederile Regulamentului nr. 106/00 CEE-ONU**), iar pentru autovehicule cu două sau trei roți, ale [Directivei 97/24/CE](#) sau ale Regulamentului nr. 75/00 CEE-ONU**).

Anvelopele trebuie să fie marcate conform prevederilor reglementărilor menționate la acest paragraf.

13.5. La omologarea individuală a vehiculelor, precum și la certificarea vehiculelor utilizate importate, acestea trebuie să fie echipate, pe aceeași axă, numai cu același tip de pneuri, radiale ori diagonale, cu aceeași dimensiune și cu același model al profilului benzii de rulare.

13.6. Pneurile utilizate de vehicule având o viteză maximă, prin construcție, de peste 40 km/h, trebuie inscripționate de fabricanti cu marca comercială sau de fabricație, dimensiunile, varianta constructivă, capacitatea de încărcare, categoria de viteză și data fabricării sau, eventual, a resapării, conform regulamentelor nr. 108 și nr. 109 CEE-ONU**).

Pe vehicul, pentru fiecare axă, trebuie afișată în mod vizibil (pe o etichetă sau prin inscripționare pe caroserie) presiunea de lucru indicată de constructorul vehiculului, pentru sarcina pe axă tehnic admisibilă precum și, optional, pentru sarcini parțiale și/sau anumite viteze.

13.7. Pneurile care echipează vehicule prezentate la omologarea individuală pentru circulație trebuie să fie în bună stare de folosire, fără deteriorări, tăieturi sau rupturi și umflate la presiunea de lucru indicată de constructor; dimensiunile anvelopelor trebuie corelate cu dimensiunile jantelor și ale camerelor de aer, conform standardelor indicate de constructor.

Profilul principal, reprezentând nervuri late și care cuprinde circa trei pătrimi din lățimea benzii de rulare, pe toată circumferința, trebuie să aibă striuri (canale) cu o adâncime de cel puțin 1,6 mm, conform [Directivei 89/459/CEE](#). Pentru mopede și motociclete ușoare se admite o adâncime de cel puțin 1 mm, iar pentru tractoare și mașini pentru lucrări, 2 mm, dacă dimensiunea pneului nu depășește 20 de toli sau 4 mm, dacă aceasta depășește 20 de toli.

13.8. Pentru vehiculele a căror viteză maximă nu depășește 25 km/h (pentru cele fără suspensie elastică, 16 km/h) se admite utilizarea anvelopelor din cauciuc plin, care însă trebuie prevăzute, pe ambele părți ale benzii de rulare, cu nervuri late de minimum 10 mm, indicând limita de uzură a anvelopei. Sarcina statică maximă pe pata de contact nu trebuie să depășească 0,8 N/mm² (această condiție nu se pune la electrocare cu axe echipate cu suspensie elastică și o viteză maximă care nu depășește 20 km/h).

13.9. La mașinile pentru lucrări având o masă totală maximă autorizată care nu depășește 4,0 t, precum și la alte vehicule și remorci similare se admite folosirea roților cu bandaj metalic, cu condiția ca sarcina statică pe drum să nu depășească 125 daN/cm².

13.10. Echiparea roților autovehiculelor cu pneuri de iarnă prevăzute cu stifturi este interzisă.

13.11. Automobilele, motocicletele, precum și remorcile acestora, având o viteză maximă, prin construcție, de peste 25 km/h, trebuie construite și/sau echipate, în dreptul roților, cu elemente de protecție împotriva impropriei cu apă, noroi, zapada, pietre etc. Acestea pot fi aripi, elemente de caroserie, aparatoare de noroi sau sorturi. Condițiile pe care trebuie să le îndeplinească elementele de acoperire, la omologarea pentru circulația pe

drumurile publice, trebuie să corespundă, pentru autovehiculele din categoria M(1), prevederilor tehnice ale [Directivei 78/549/CEE](#), ultima modificare [94/78/CE](#), iar pentru vehiculele din categoriile N(2), având masa totală maximă autorizată peste 7,5 t, N(3), O(3) și O(4), trebuie să corespundă prevederilor [Directivei 91/226/CEE](#).

Pentru vehiculele din categoriile M(2), M(3), N(1), N(2) < 7,5 tone, O(1) și O(2) elementele de protecție trebuie să acopere anvelopa pe toată lățimea ei, să fie amplasate cât mai aproape posibil, din punct de vedere constructiv și funcțional, de axa, iar în ceea ce privește axa spate, atunci când vehiculul este gol să acopere cât mai mult posibil din unghiul de degajare al vehiculului dacă caroseria nu îndeplinește aceste condiții.

13.12. Rotile de schimb montate pe exteriorul vehiculelor trebuie prevăzute cu suporturi suficient de robuste pentru a le reține în orice condiții de exploatare și asigurate contra desfacerii accidentale, cu ajutorul a două dispozitive independente.

13.13. Se admite dotarea cu roți de schimb de utilizare temporară a autoturismelor și a altor autovehicule din categoria M(1), cu condiția ca acestea să fie omologate conform prevederilor tehnice ale [Directivei 92/23/CEE](#) sau ale Regulamentului nr. 64 CEE-ONU**).

**) Sintagma "ECE-UN" a fost înlocuită cu sintagma "CEE-ONU" de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

14. Tractarea remorcilor și compatibilitatea autotractor-remorca

14.1. Automobilele pot tracta o singură remorca, iar tractoarele agricole sau forestiere pot tracta și două remorci lente, cu condiția ca autotrenul să nu depășească lungimea totală prevăzută la pct. 2.8 și să nu depășească sarcina maximă remorcabilă prevăzută pentru tractor și pentru dispozitivul de remorcă. Autovehiculele cu semiremorca să nu trebuie să tracteze și o remorca, iar autobuzele pot tracta numai o remorca de bagaje.

14.2. Dispozitivele de cuplare ale vehiculelor trebuie să fie omologate și construite astfel încât să fie suficient de robuste și fiabile, ușor manevrabile, oferind gradul de securitate la nivelul tehnicii actuale, inclusiv pentru cuplajele automate. La autovehiculele care tractează remorci furca de cuplare trebuie să asigure garda la sol necesară, iar ochetul de cuplare al remorcii trebuie să fie reglabil pe înălțime în limitele necesare.

14.3. Dispozitivele de cuplare trebuie să realizeze gradele de libertate necesare între autovehiculul tractor și remorca, pentru orice condiții de exploatare, fără jocuri excesive, iar în cazul cuplajelor cu sfera, să asigure compensarea uzurii componentelor. Cuplajele cu sfera sunt admise numai pentru o masă totală a remorcii mai mică de 3500 kg.

14.4. În cazul autovehiculelor din categoria M(1) care pot tracta o remorca constructorul trebuie să precizeze în instrucțiunile de exploatare restricțiile de viteză (100 km/h) pentru cazul în care sarcina maximă admisă pe sau axele spate este depășită în limitele indicate în [Directiva 92/21/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 95/48/CE](#), anexa II, precum și orice altă condiție de exploatare. Atunci când constructorul echipază autovehiculul cu dispozitiv de cuplare sau în cazul în care autovehiculul este echipat ulterior cu un asemenea dispozitiv, trebuie să se indice pe dispozitiv sau pe vehicul, în apropierea acestuia, cel puțin sarcina verticală admisibilă pe dispozitivul de remorcă, care nu o poate depăși pe cea indicată de constructor.

14.5. Construcția, rezistența și gradul de securitate al dispozitivelor de cuplare, montajul pe vehicul și accesibilitatea pentru acționarea în siguranța a cuplajelor autovehiculelor și remorcilor sau semiremorcilor acestora, precum și marcajul acestor dispozitive trebuie să corespundă cu prevederile tehnice ale [Directivei 94/20/CEE](#) sau ale Regulamentului nr. 55 CEE-ONU**) (aceasta include și cuplajele cu sfera pentru vehiculele din categoriile M(1) și M(2) cu o masă mai mică de 3500 kg și categoria N(1), inclusiv remorcile cu o masă mai mică de 3500 kg) pentru tractoare agricole și forestiere, ale [Directivei 89/173/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/1/CE](#) (sau alte standarde internaționale din acest domeniu), iar pentru dispozitivele de atelare ale vehiculelor cu 2-3 roți, ale [Directivei 97/24/CE](#), cap. 10. Interschimbabilitatea dintre autotractorul cu și semiremorca trebuie să corespundă cerințelor tehnice prevăzute în ISO 1726.

14.6. Remorcile, cu excepția semiremorcilor, care nu sunt dotate cu echipament de franare automată, prevăzut la pct. 4.13, trebuie prevăzute cu un dispozitiv secundar de legătură (lant, cablu etc.) care, în caz de rupere a dispozitivului de cuplare, să poată împiedica protapul să atingă solul și să asigure o anumită direcție reziduală remorcii; acest dispozitiv nu este necesar în cazul cuplajului cu bolt sferic cu dubla sau tripla asigurare.

14.7. Pentru omologarea lor elementele dispozitivelor de cuplare pentru caravane sau remorci ușoare trebuie să corespundă prevederilor SR ISO 10091, ISO 8704-91, ISO 7641/1-83 și ISO 1103-92, pentru autovehicule cu sa, prevederilor SR ISO 337, SR ISO 4086 sau altor standarde internaționale din acest domeniu.

Legăturile electrice dintre vehiculul tractor și remorca, pentru instalația de iluminare și semnalizare luminoasă și pentru transmiterea semnalelor și comenzilor la sistemul de franare al remorcii, precum și montarea dispozitivelor de cuplare electrică pe vehicule trebuie să corespundă prevederilor SR ISO 7638 sau altor standarde din acest domeniu. Legăturile pentru franarea pneumatică între vehiculul tractor și remorca trebuie să corespundă prevederilor ISO 1728.

14.8. Elementele de legătură dintre tractor și mașinile agricole trebuie să corespundă SR ISO 6489/1-95 sau altor standarde din acest domeniu.

14.9. Autovehiculele trebuie prevăzute în partea din față (iar cele din categoria M(1) și în partea din spate) cu dispozitive de tractare. Condițiile tehnice impuse acestor dispozitive trebuie să corespundă prevederilor [Directivei 77/389/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 96/64/CE](#), iar tractoarele agricole sau forestiere, în partea din față, cu dispozitiv de tractare conform prevederilor [Directivei 79/533/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/1/CE](#).

**) Sintagma "ECE-UN" a fost înlocuită cu sintagma "CEE-ONU" de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

15. Elemente de identificare a vehiculelor și amplasarea placilor de înmatriculare

15.1. Pe autovehicule și remorcile acestora trebuie amplasată pe o parte a vehiculului care în mod normal nu necesită să fie înlocuită în cursul folosirii vehiculului, într-un loc vizibil și ușor accesibil, placuta fabricantului, care trebuie să conțină, în ordine, cel puțin următoarele date, ușor de citit și greu de sters:

- firma producătoare (denumirea ei sau marca comercială);
- numărul omologării de tip (pentru vehiculele produse în România numărul omologării naționale; după integrarea în UE se va trece numărul de omologare UE sau numărul omologării acordat în țara în care s-a acordat omologarea);
- numărul de identificare VIN conform SR ISO 4100, SR ISO 4030, SR ISO 3779 și SR ISO 3780;
- masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului;
- masa maximă tehnic admisibilă în autotren, dacă autovehiculul este autorizat să tracteze remorca; la autoturisme se recomandă indicarea sarcinii totale maxime remorcabile autorizată pentru o remorca fără frână;
- masele maxime tehnic admisibile pe fiecare axă (indicate în ordine, din față spre spate);
- masa maximă tehnic admisibilă pe punctul de cuplare la semiremorci.

Dacă masele maxime tehnic admisibile sunt mai mari decât masele autorizate în România pentru vehiculele care se omologhează în vederea înmatriculării, atunci aceste date pot fi indicate pe două coloane: în coloana din stanga masele maxime autorizate, iar în coloana din dreapta masele maxime tehnic admise.

Dedesubt sau lateral față de inscripțiile prescrise, dar în afară dreptunghiului clar specificat în care se afla aceste date, constructorul poate introduce și alte date suplimentare.

În perioada 2002 - 2005 se va trece la introducerea treptată a placutei fabricantului conform [Directivei 76/114/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 78/507/CEE](#) (autovehicule și remorci), până atunci urmând a fi utilizate în continuare actualele plăcuțe ale fabricantului.

15.2. Pe vehiculele cu 2 - 3 roți trebuie amplasată, pe o parte a vehiculului care în mod normal nu necesită să fie înlocuită în cursul folosirii vehiculului, într-un loc vizibil și ușor accesibil, placuta fabricantului, care trebuie să conțină, în ordine, cel puțin următoarele date, ușor de citit și greu de sters:

- firma producătoare (denumirea ei sau marca comercială);
- numărul omologării de tip (pentru vehiculele produse în România numărul omologării naționale; după integrarea în UE se va trece numărul de omologare UE sau numărul omologării acordat în țara în care s-a acordat omologarea);
- numărul de identificare VIN conform SR ISO 4030 1996
- nivelul sonor în staționare: dB(A) la turatia

Dedesubt sau lateral față de inscripțiile prescrise, dar în afară dreptunghiului clar specificat în care se afla aceste date, constructorul poate introduce și alte date suplimentare.

În perioada 2002 - 2005 se va trece la introducerea treptată a placutei de mai sus, conform [Directivei 93/34/CEE](#) (vehicule cu 2-3 roți), până atunci urmând să fie utilizate în continuare actualele plăcuțe ale fabricantului.

15.3. Pe fiecare tractor agricol sau forestier trebuie amplasată, pe o parte a tractorului care în mod normal nu necesită să fie înlocuită în cursul folosirii acestuia, într-un loc vizibil și ușor accesibil, placuta fabricantului, care trebuie să conțină, în ordine, cel puțin următoarele date, ușor de citit și greu de sters:

- firma producătoare (denumirea ei sau marca comercială);
- tipul tractorului (dacă este cazul și modelul);
- numărul omologării de tip (pentru vehiculele produse în România numărul omologării naționale; după integrarea în UE se va trece numărul de omologare UE sau numărul omologării acordat în țara în care s-a acordat omologarea);
- numărul de identificare al tractorului;
- valorile extreme ale masei maxime pentru tractor, ținându-se seama de pneurile autorizate pentru folosire;
- valorile extreme ale masei maxime tehnic admisibile pentru fiecare dintre axele tractorului, în funcție de pneurile utilizate (datele se înscriu din față spre spate);
- masa remorcabilă tehnic admisibilă (masa remorcabilă nefranată, masa remorcabilă cu frână independentă, masa remorcabilă franată prin inerție, masa remorcabilă cu franare hidraulică sau pneumatică).

Dedesubt sau lateral față de inscripțiile prescrise, dar în afară dreptunghiului clar specificat în care se afla aceste date, constructorul poate introduce și alte date suplimentare.

În perioada 2002 - 2005 se va trece la introducerea treptată a plăcuței de mai sus, conform [Directivei 89/173/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/54/CEE](#), până atunci urmând să fie utilizate în continuare actualele plăcuțe ale fabricantului.

15.4. Pe sasiu sau, după caz, pe un element fix al caroseriei ori cadrului, într-un loc accesibil al vehiculului, trebuie imprimat prin poansonare sau presare numărul de identificare (VIN), ușor de citit și greu de sters. La vehiculele cu 2 - 3 roți numărul de identificare se aplică pe partea dreaptă a vehiculului, iar la tractoarele agricole sau forestiere pe partea dreaptă față de tractorului. Se vor respecta prevederile aceluiași directive indicate mai sus.

15.5. În cazul carosării de sasiuri echipate, pentru elementele de identificare se stabilesc următoarele:

- dacă producătorul sasiului echipat a poansonat codul VIN pe sasiu și a amplasat și placuta fabricantului, acestea se păstrează de către carosierul produsului final, care va amplasa pe caroserie și o placuta cu datele de identificare ale acesteia; dacă prin carosare s-au modificat date privind greutatea și sarcinile, placuta carosierului va cuprinde și noile date și va fi amplasată în același loc cu placuta fabricantului sasiului;
- dacă producătorul sasiului echipat a poansonat codul VIN pe sasiu, dar nu a amplasat și placuta fabricantului, codul VIN se preia pe placuta fabricantului produsului final (carosierului);
- dacă producătorul sasiului nu a poansonat codul VIN, acesta se acordă de către fabricantul produsului final (carosierul), se poansonează pe sasiu și se menționează pe placuta fabricantului.

15.6. La autovehicule și tractoare, trebuie amenajate în față și în spate, iar la motociclete, mopede, precum și la remorci sau semiremorci, numai în spate, locuri speciale pentru montarea plăcilor cu numerele de înmatriculare, cu următoarele dimensiuni:

- pentru autovehicule și remorci placa pe un rând având dimensiunile 520 mm x 120 mm sau placa pe două rânduri având dimensiunile 340 mm x 240 mm;
- la tractoare locul pentru montarea plăcilor cu numerele de înmatriculare trebuie să aibă următoarele dimensiuni: lungime 255 mm sau 520 mm, iar lățime 165 mm sau 120 mm;
- pentru mopede și cvadricicli ușoare dimensiunile 100 mm x 175 mm sau 145 mm x 125 mm;
- pentru motociclete, mototricicli cu puterea mai mică de 15 kW și alte cvadricicli decât cele ușoare dimensiunile 280 mm x 210 mm;
- pentru mototricicli cu o putere mai mare de 15 kW dimensiunile 520 mm x 120 mm sau 340 mm x 240 mm.

Marginea inferioară a plăcii de înmatriculare la automobile nu trebuie să fie mai aproape de 300 mm față de sol, fără a afecta garda la sol a vehiculului; marginea superioară a plăcii nu trebuie să fie mai sus de 1200 mm de la sol; plăcile cu numere de înmatriculare trebuie să fie vizibile de la o distanță convenabilă, cel puțin sub un unghi de 300, din ambele părți.

15.7. Plăcile de înmatriculare trebuie să fie amplasate:

- la autovehicule și remorci, conform prevederilor [Directivei 70/222/CEE](#);
- la tractoarele agricole sau forestiere, conform prevederilor [Directivei 74/151/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 98/38/CE](#);
- la vehicule cu 2-3 roți, conform prevederilor [Directivei 93/94/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 1999/26/CE](#).

16. Cerințe suplimentare privind vehiculele pentru transportul în comun și public de persoane

16.1. Prin automobile destinate transportului public de persoane se înțelege autobuzele, urbane sau interurbane, minibuzele (microbuzele), troleibuzele, taximetrele și autoturismele de închiriat, care asigură transportul urban sau interurban al publicului călător.

Automobilele destinate transportului în comun cuprind, pe lângă automobilele pentru transportul public, și alte automobile care asigură transportul în comun, ca de exemplu, transportul personalului agenților economici sau instituțiilor cărora aparțin aceste automobile.

16.2. Autoturismele utilizate pentru transport în regim de taxi trebuie să îndeplinească cerințele precizate prin legislația în vigoare.

16.3. Autobuzele urbane, interurbane și autocarele de turism trebuie construite și echipate astfel încât la omologarea de tip să corespundă prevederilor tehnice cuprinse în Regulamentul nr. 36 CEE-ONU**), seria de amendamente 03, precum și celorlalte prevederi privind siguranța circulației și protecția mediului cuprinse în prezentele reglementări.

La omologarea/certificarea individuală a autobuzelor, inclusiv pentru autobuze produse artizanal, se vor verifica numai prevederile care afectează direct siguranța activă și pasivă, precum și pe cele privind amenajările interioare.

Autobuzele interurbane și autocarele de turism, dacă nu sunt prevăzute în mod expres cu scaune pentru persoane cu handicap, nu trebuie să îndeplinească cerințele din Regulamentul nr. 36 CEE-ONU**), specifice pentru transportul persoanelor cu handicap.

Începând cu 13 februarie 2004 la omologarea de tip și cu 13 februarie 2005 la prima înmatriculare a autobuzelor trebuie respectate condițiile tehnice din [Directiva 2001/85/CE](#).

Începând cu 13 februarie 2004 la omologarea de tip a caroseriilor de autobuze care se produc ca entități tehnice separate și de la 13 februarie 2005 la introducerea pe piața a acestora trebuie respectate condițiile tehnice din [Directiva 2001/85/CE](#).

16.4. Minibuzele (microbuzele) trebuie construite și echipate astfel încât să corespundă prevederilor tehnice cuprinse în Regulamentul nr. 52 CEE-ONU**), seria de amendamente 01, precum și celorlalte prevederi privind siguranța circulației și protecția mediului cuprinse în prezentele reglementări.

La omologarea/certificarea individuală a minibuzelor, inclusiv pentru autobuze produse artizanal, se vor verifica numai prevederile care afectează direct siguranța activă și pasivă, precum și pe cele privind amenajările interioare.

Minibuzele care nu sunt destinate traficului urban, dacă nu sunt prevăzute în mod expres cu scaune pentru persoane cu handicap, nu trebuie să îndeplinească cerințele cuprinse în Regulamentul nr. 52 CEE-ONU**) specifice pentru transportul persoanelor cu handicap.

Începând cu 13 februarie 2004 la omologarea de tip și cu 13 februarie 2005 la prima înmatriculare a microbuzelor trebuie respectate condițiile tehnice din [Directiva 2001/85/CE](#).

Începând cu 13 februarie 2004 la omologarea de tip a caroseriilor de microbuze care se produc ca entități tehnice separate și de la 13 februarie 2005 la introducerea pe piața a acestora trebuie respectate condițiile tehnice din [Directiva 2001/85/CE](#).

16.5. Scaunele autobuzelor și minibuzelor trebuie construite și ancorate astfel încât să reziste la toate solicitările din exploatare, inclusiv în caz de accident, și să fie verificate conform prevederilor tehnice ale Regulamentului nr. 80 CEE-ONU**).

16.6. Autobuzele și minibuzele trebuie prevăzute cu o placută sau eticheta, vizibilă din interior, amplasată în partea dreaptă a peretelui față, în care se indică:

- numărul maxim de călători pe scaune;
- numărul total maxim de călători (pentru cele urbane și interurbane).

Numărul de călători înscris pe placută sau eticheta trebuie stabilit astfel încât să se asigure respectarea masei totale maxime autorizate și a sarcinilor maxime autorizate pe axele autovehiculului. Este interzis transportul unui număr mai mare de călători decât cel înscris pe placută.

16.7. Autobuzele și minibuzele trebuie construite astfel încât să fie imposibile, în condiții de exploatare normală, depășirea masei maxime tehnice admisibile și a maselor maxime admisibile pe axe datorită masei călătorilor și bagajelor acestora; acest lucru trebuie asigurat prin amenajări adecvate, care să conducă la limitarea spațiului rezervat pasagerilor în picioare, a spațiului în portbagaje etc.

16.8. Autobuzele și minibuzele urbane, destinate transportului public de persoane, care sunt prevăzute cu uși cu comanda de la distanță, trebuie echipate cu dispozitive care să împiedice pornirea de pe loc a vehiculului cu ușile deschise (la minibuze se acceptă și o alarmă). Spațiul dintre canturile ușilor duble, elasticitatea și dimensiunile garniturilor de etansare dintre uși trebuie astfel stabilite încât să nu permită accidentarea pasagerilor la manevrarea ușilor. În acest scop ușile cu comanda de la distanță trebuie prevăzute cu echipament care să asigure redeschiderea acestora atunci când între ele a fost prins un corp cu grosime mai mare de 80 mm.

Abrogat(paragraful 2).

Paragraful 2 de la pct. 16.8. al Secțiunii a 16-a a [Cap. 4 a fost abrogat de pct. 16 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

16.9. Abrogat.

Pct. 16.9. al Secțiunii a 16-a a [Cap. 4 a fost abrogat de pct. 17 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

16.10. Autobuzele și minibuzele care transporta copii vor fi înscrise pe partea laterală dreaptă și pe spate cu cuvintele "TRANSPORT COPII" și/sau cu un simbol caracteristic, indicat cu titlu de exemplu în anexa nr. 6 în care chenarul și desenul vor fi de culoare albastră pe fond alb.

16.11. Autobuzele și minibuzele care transporta copii vor fi construite astfel încât conducătorul să poată supraveghea în mod permanent urcarea și coborârea acestora, precum și comportarea lor în salon, prin:

- construcția și amplasarea usii față astfel încât conducătorul să poată observa direct urcarea copiilor;
- instalarea de oglinzi retrovizoare care să asigure observarea coborării pe usa din spate (inclusiv a scarilor acestora) și observarea salonului.

16.12. Autovehiculele speciale care transporta mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul, trebuie să fie echipate cu instalație de iluminat interior, ventilație, încălzire și să asigure comunicarea dintre pasageri și conducător.

16.13. La autocamioanele care transporta ocazional persoane, precum și la remorcile agricole care transporta persoane se vor lua următoarele măsuri:

- platforma va fi prevăzută cu bănci sau scaune bine fixate, situate sub nivelul obloanelor cu cel puțin 150 mm;

- părțile laterale ale platformei vor fi fixate cu sigurante, pentru a nu permite deschiderea accidentală a obloanelor. Pentru remorcile agricole care transporta persoane este necesar să existe posibilitatea acționării franei de staționare a remorcii din interiorul acesteia, care să asigure frânarea remorcii în caz de urgență, precum și un sistem optic sau acustic de avertizare a conducătorului.

**) Sintagma "ECE-UN" a fost înlocuită cu sintagma "CEE-ONU" de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

17. Condiții tehnice suplimentare pentru vehiculele care transporta mărfuri periculoase sau perisabile

17.1. Vehiculele destinate transportului de mărfuri periculoase trebuie să respecte de asemenea prevederile legislației specifice în vigoare.

17.2. Vehiculele destinate transportului de mărfuri perisabile trebuie să respecte de asemenea prevederile legislației specifice în vigoare.

18. Sistemele, componentele și entitățile tehnice independente care concure la siguranța activă și pasivă a vehiculelor rutiere și protecția mediului, care trebuie să fie omologate separat de vehicul și care pot fi comercializate separat

18.1. Sistemele, componentele și entitățile tehnice independente care concure la siguranța activă și pasivă a vehiculelor și la protecția mediului înconjurător, care trebuie să fie omologate separat de vehicul conform reglementărilor existente și precizate în anexa nr. 2, sunt precizate în continuare (ele trebuie să fie marcate corespunzător dacă acest lucru este reglementat):

- garnituri de frână de înlocuire;
- geamuri de securitate;
- dispozitive mecanice de legătură dintre autovehiculul tractor și remorca sau semiremorca;
- dispozitive antiîmpănare, cabine de protecție, cadre de rezistență și bare de protecție la rasturnare pentru tractoare agricole și forestiere;
- rezervor de carburant;
- elemente ale instalației electrice de iluminare și semnalizare;
- triunghiuri reflectorizante de presemnalizare;
- vitezoografe, tahografe;
- limitatoare de viteză;
- centuri de siguranță;
- dispozitive de reținere pentru copii;
- jante și anvelope;
- anvelope resapate;
- dispozitive de protecție împotriva folosirii neautorizate;
- oglinzi retrovizoare;
- dispozitive de semnalizare sonoră;
- rezematori pentru cap, separate de scaun;
- rezervoare de gaz sub presiune, gaz lichefiat sau de carburant;
- amortizoare de zgomot de înlocuire pentru instalația de evacuare;
- roți de rezervă cu utilizare temporară;
- plăci de identificare pentru vehicule lungi și grele;
- plăci de identificare pentru vehicule lente;
- marcaje reflectorizante pentru conturul vehiculelor lungi și grele;
- recipiente de presiune simple;
- casti de protecție pentru motociclete și mopede;
- echipamente pentru automobile alimentate cu GPL sau GNC;
- dispozitive de protecție împotriva imprecării cu apă sau noroi;
- catalizatoare de înlocuire;
- dispozitive speciale de avertizare optică;
- dispozitive electrice de legătură dintre vehiculul tractor și remorca sau semiremorca;
- balamale și încuietori pentru uși;
- dispozitive de remorcă.

18.2. Piese de schimb pentru vehicule rutiere și materialele de exploatare care pot afecta siguranța circulației rutiere și protecția mediului înconjurător, cu excepția celor fabricate de furnizorii pentru prima echipare a vehiculelor, trebuie să fie omologate/certificate conform legislației în vigoare; după caz, pentru piese de schimb și materiale de exploatare specifice unui anumit tip de vehicul producătorii acestora trebuie să ceară în prealabil avizul producătorului vehiculului.

19. Alte condiții

19.1. La omologarea de tip a autovehiculelor instalatia de aprindere a autovehiculelor echipate cu motor cu aprindere prin scanteie și a autovehiculelor echipate cu motor electric de actionare nu trebuie să producă perturbatii radioelectrice. În acest scop dispozitivele antiparazitare și măsurarea parazitilor radioelectrici trebuie să satisfacă condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 72/245/CEE](#) , ultima modificare prin [Directiva 95/54/CE](#) , sau în Regulamentul nr. 10 CEE-ONU**), seria de amendamente 02.

19.2. La omologarea de tip a tractoarelor agricole și forestiere în ceea ce privește eliminarea interferențelor radioelectrice trebuie respectate condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 75/322/CEE](#) , ultima modificare prin [Directiva 2001/3/CE](#) .

19.3. Autovehiculele a căror viteză maximă, prin construcție, depășește 30 km/h, trebuie dotate cu un aparat care indică viteza de deplasare în km/h (vitezometru), care trebuie amplasat în câmpul direct de vizibilitate al conducătorului; vitezometrul poate fi echipat și cu un aparat care indică spațiul parcurs, în kilometri și trebuie să corespundă condițiilor tehnice cuprinse în [Directiva 75/443/CEE](#) , ultima modificare prin [Directiva 97/39/CE](#) , sau în Regulamentul nr. 39 CEE-ONU**).

De la prevederile de mai sus sunt exceptate autovehiculele echipate cu aparat de control (tahograf) conform pct. 19.4, în cazul în care viteza de deplasare este afișată direct în câmpul de vizibilitate al conducătorului.

19.4. Aparatele de control (tahografe) montate pe autovehiculele prezentate la omologare și pentru care este obligatorie echiparea cu aparate de control conform legislației în vigoare trebuie să fie omologate conform Regulamentului CEE 3821/85 ultima modificare prin Regulamentul CE 2135/98 sau AETR echivalent. Aparatele de control introduse pe piața ca și componenta separată trebuie de asemenea să respecte condițiile tehnice din reglementările precizate mai sus.

19.5. Limitatoarele de viteză montate pe autovehiculele prezentate la omologare și pentru care este obligatorie echiparea cu aceste dispozitive conform legislației în vigoare, precum și sistemele integrate de limitare a vitezei ale acestor autovehicule trebuie să fie omologate conform prevederilor [Directivei 92/24/CEE](#) sau Regulamentului nr. 89 CEE-ONU**). Limitatoarele de viteză introduse pe piața ca și componenta separată trebuie de asemenea să respecte condițiile tehnice din reglementările precizate mai sus.

Pentru autovehiculele care aparțin categoriei M(2) sau categoriei M(3), limitatorul de viteză trebuie reglat astfel încât viteza lor să nu depășească 100 km/h. Până la 1 ianuarie 2005 autovehiculele care aparțin categoriei M(3) având masa maximă mai mare de 10 t pot să fie echipate cu limitator de viteză la care viteza maximă este reglată la 100 km/h.

Pentru autovehiculele care aparțin categoriei N(2) sau categoriei N(3), limitatorul de viteză trebuie reglat astfel încât viteza lor să nu depășească 90 km/h.

19.6. Autoturismele și motocicletele trebuie dotate cu un dispozitiv care nu permite utilizarea lor fără acceptul deținătorului (antifurt), suficient de sigur și care să nu periclitaze siguranța circulației atunci când este decuplat în timpul mersului. Dispozitivul trebuie să corespundă prevederilor tehnice cuprinse în [Directiva 74/61/CEE](#) , ultima modificare prin [Directiva 95/56/CE](#) , sau în Regulamentul nr. 18 CEE-ONU**), seria de amendamente 01, iar pentru autovehiculele cu ghidon, în [Directiva 93/33/CEE](#) sau în Regulamentul nr. 62 CEE-ONU**).

19.7. Automobilele pot fi prevăzute cu sisteme de alarmă cu condiția ca acestea să fie omologate și montate pe vehicul conform prescripțiilor tehnice ale [Directivei 74/61/CEE](#) , ultima modificare prin [Directiva 95/56/CE](#) , sau ale Regulamentului nr. 97 CEE-ONU**) și să nu perturbe liniștea publică prin declansare atunci când nu este cazul.

19.8. La automobile trebuie să fie posibilă montarea de lanțuri antiderapante, cel puțin pe roțile unei axe motoare.

19.9. Automobilele trebuie să fie dotate și să aibă în permanentă la bord următoarele:

- triunghi de presemnalizare, omologat conform prevederilor tehnice ale Regulamentului nr. 27 ECE UN, seria de amendamente 03;

- trusa medicală auto de prim ajutor;

- cel puțin o roată de rezervă (cu excepția tractoarelor agricole sau forestiere);

- câte o siguranță fuzibilă din fiecare tip folosit la autovehicul;

- câte un bec electric din fiecare tip folosit la vehicul; aceasta cerință se referă numai la becurile care pot fi schimbate în mod uzual de către utilizatorul vehiculului, fără utilizarea unor dispozitive speciale.

Ele trebuie, de asemenea, să fie echipate cu cric pentru ridicarea vehiculului, cheie pentru piulitele roților și manivela de pornire (dacă este cazul).

Linia 2-a de la pct. 19.9 al Secțiunii a 19-a a [Cap. 4 a fost modificată de pct. 18 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Linia 5-a de la pct. 19.9 al Secțiunii a 19-a a [Cap. 4 a fost modificată de pct. 19 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

19.10. Remorcile, cu excepția remorcilor din categoriile O(1), O(2) și a celor lente cu axa centrală, care sunt echipate cu alt tip de pneuri decât autovehiculul tractor, trebuie prevăzute cel puțin cu o roată de rezervă.

19.11. Construcția și echiparea vehiculelor rutiere trebuie să respecte prevederile legale privind protecția contra incendiilor. Subansamblurile, piesele și substanțele inflamabile trebuie protejate față de sistemul de evacuare a gazelor arse.

Abrogat (paragraful 2).

Abrogat (paragraful 3).

Paragraful 2 de la pct. 19.11 al Secțiunii a 19-a a [Cap. 4 a fost abrogat de pct. 20 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Paragraful 3 de la pct. 19.11 al Secțiunii a 19-a a [Cap. 4 a fost abrogat de pct. 21 al anexei la ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

19.12. Autovehiculele cu o masă totală maximă autorizată de peste 3,5 t, precum și microbuzele, trebuie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu cu o capacitate suficientă pentru stingerea unui incendiu, amplasat la îndemana conducătorului, care trebuie verificat periodic, conform reglementărilor în vigoare.

19.13. Nu se admite prezenta azbestului în compoziția garniturilor de frână și de ambreiaj, precum și în elementele de protecție termică ale sistemului de evacuare a gazelor; de asemenea conform convențiilor internaționale la care România este Parte este interzisă utilizarea freonului pe bază de CFC din instalațiile de climatizare și refrigerare ale autovehiculelor.

19.14. Omologarea autovehiculelor echipate cu instalație de alimentare cu GPL sau GNC se face cu respectarea condițiilor tehnice din regulamentele CEE-ONU**) nr. 67 respectiv nr. 110 și a prevederilor specifice din directivele privitoare la emisiile poluante.

Modificarea instalației de alimentare a motorului autovehiculului pentru funcționarea și cu alt carburant decât cel prevăzut de constructor (și cu care a fost omologat vehiculul în ansamblu), inclusiv cu gaze de petrol lichefiate (GPL) sau GNC, se admite numai cu respectarea condițiilor din reglementarea națională privind modificarea instalațiilor de alimentare ale motoarelor pentru funcționarea alternativă și cu GPL.

19.15. Autoturismele destinate învățării conducerii auto trebuie echipate cu o casetă de culoare portocalie, fixată transversal pe acoperis, iluminată din interior de un bec cu putere maximă de 30 W, având inscripția "ȘCOALA" pe pereții din față și din spate al casetei, conform anexei nr. 7, precum și cu dispozitiv cu dublă comandă pentru ambreiaj și frână de serviciu, două oglinzi retrovizoare interioare, două oglinzi retrovizoare exterioare și centuri de siguranță. Celelalte autovehicule trebuie echipate cu o casetă de culoare portocalie, fixată transversal pe acoperis, iluminată din interior de un bec cu putere maximă de 30 W, având inscripția "ȘCOALA" pe pereții din față și din spate al casetei, conform anexei nr. 7 (cu dimensiuni duble: L x l x h = 840 x 200 x 240), precum și cu dispozitiv cu dublă comandă pentru ambreiaj și frână de serviciu, două oglinzi retrovizoare exterioare și centuri de siguranță și cu o placă cu inscripția "ȘCOALA", cu aceleași dimensiuni ca ale casetei, aplicată pe partea din spate (în cazul autobuzelor și troleibuzelor).

19.16. Rezervorul de carburant trebuie să fie protejat împotriva coroziunii. El trebuie să fie încercat la dublul presiunii prevăzute de constructor, dar cel puțin 1,3 bar. Suprapresiunea trebuie să fie eliminată automat prin dispozitive adecvate (orificii, ventile de siguranță etc.). În cazul rasturnării complete a autovehiculului, carburantul nu trebuie să se scurgă prin orificii sau dispozitivul de aerisire; se admite totuși o scurgere neînsemnată, prin picurare. Debitul de scurgere nu trebuie să depășească 30 g/min în decurs de 15 minute, rezervorul fiind rostogolit la 90° și 180°.

19.17. Rezervorul trebuie să fie astfel montat încât, la coliziune față și spate să fie protejat; în apropierea rezervorului nu trebuie să existe părți proeminente, muchii ascuțite etc. Rezervoarele pentru combustibil lichid amplasate pe vehicule trebuie să respecte, ca entități separate, condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 70/221/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 2000/8/CE](#). Pentru motocicliuri trebuie respectate condițiile tehnice cuprinse în [Directiva 97/24/CE](#), capitolul 6, iar pentru tractoare agricole și forestiere cele din [Directiva 74/151/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 98/38/CE](#).

Rezervoarele pentru combustibil gazos și componentele din instalațiile de alimentare a motoarelor trebuie să corespundă condițiilor tehnice cuprinse în Regulamentul nr. 67 CEE-ONU**), seria de amendamente 01 (pentru GPL) sau Regulamentul nr. 110 CEE-ONU (pentru GNC).

19.18. Se interzice montarea de rezervoare de combustibil pe remorci sau semiremorci, cu excepția cazurilor în care acestea servesc la alimentarea unor echipamente tehnologice, montate pe remorca.

19.19. Conductele de carburant trebuie montate astfel încât rezistența lor să nu fie influențată de deplasările relative ale părților componente ale caroseriei sau ale motorului care se produc în timpul exploatarei. Se pot folosi furtunuri elastice metalice sau din alte materiale rezistente la ardere, protejate împotriva loviturilor. Ele trebuie protejate și împotriva căldurii care se produce la funcționarea autovehiculelor și nu trebuie să permită acumularea carburantului sau picurarea acestuia pe părți fierbinti sau pe aparate electrice care pot produce incendii.

19.20. Mașinile pentru lucrări, supuse procedurilor de omologare sau certificare, trebuie să corespundă prevederilor tehnice referitoare la siguranța circulației și protecția mediului, după cum urmează:

- mașinile pentru lucrări tractate sau purtate, care nu sunt exceptate de la procedura de omologare conform cap. VI pct. 1, se omologhează pentru circulația pe drumurile publice conform reglementărilor și standardelor în vigoare, asimilându-se cu vehicule având construcție asemănătoare, luându-se în considerare, după caz, excepțiile prevăzute la cap. VI pct. 2;

- pentru evitarea pericolului pentru siguranța circulației datorat unor particularități constructive ale mașinilor pentru lucrări (elemente mobile, agabaritice, muchii sau vârfuri ascuțite etc.), se vor consemna, într-o fișă tehnică, măsurile de siguranță ce trebuie aplicate pe timpul deplasării acestor mașini pe drumurile publice, cum sunt: fixarea - asigurarea sau demontarea ori rabaterea-plierea elementelor respective.

**) Sintagma "ECE-UN" a fost înlocuită cu sintagma "CEE-ONU" de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Capitolul 5

1. Biciclete

1.1. Dimensiuni

Bicicletele pot avea lățimea de cel mult 1,0 m, iar triciclele și cvadriciclele de cel mult 2,0 m; remorcile bicicletelor pot avea lățimea de cel mult 0,75 m, iar remorcile triciclor și cvadriciclor nu pot depăși lățimea vehiculului tractor.

1.2. Franele bicicletelor trebuie să aibă o eficiență suficient de mare și să fie ușor manevrabile. În acest scop bicicletele trebuie dotate cu două mecanisme de frânare, unul amplasat pe roata din față, iar celălalt pe roata din spate.

Franele triciclor și cvadriciclor trebuie să acționeze simultan și cu aceeași intensitate pe roțile aceleiași axe. Una dintre frane trebuie să poată fi blocată, pentru a se asigura vehiculului frana de staționare.

1.3. Instalația de iluminat și semnalizare trebuie să cuprindă următoarele elemente:

1.3.1. Bicicletele trebuie dotate în față cu o lampă cu lumină albă sau galbenă, iar în spate cu o lampă cu lumină roșie, amplasată la o distanță de cel puțin 0,25 m de la sol.

Pentru alimentarea acestor lampi se recomandă dotarea cu un generator electric cu o putere de cel puțin 3 W și o tensiune nominală de 6 V; suplimentar se poate utiliza și o baterie electrică de 6 V;

1.3.2. Bicicletele trebuie dotate în față cu un catadioptru de culoare albă, în spate cu unul sau doi catadioptri de culoare roșie, amplasați la o distanță de maximum 0,6 m de la sol, iar pe spatele roților, cu unul sau doi catadioptri de culoare portocalie (cei doi catadioptri trebuie dispusi la 180° unul față de celălalt), vizibili din ambele părți laterale.

Triciclurile și cvadriciclurile trebuie dotate cu doi catadioptri de culoare albă, vizibili din față, și doi catadioptri de culoare roșie, vizibili din spate, iar pe spatele roților cu catadioptri de culoare portocalie.

Pedalele bicicletelor trebuie dotate cu catadioptri de culoare portocalie, vizibili din față și din spate, care nu sunt obligatorii la bicicletele de curse.

1.3.3. Remorcile bicicletelor trebuie dotate în față cu doi catadioptri de culoare albă, iar în spate cu doi catadioptri de culoare roșie.

1.3.4. Toți catadioptrii montați pe biciclete trebuie să fie netriunghiulari și omologați și marcați conform [Directivei 76/757/CEE](#), ultima modificare prin [Directiva 97/29/CE](#), sau Regulamentului nr. 3 CEE-ONU**), seria de amendamente 02.

1.4. Alte condiții

1.4.1. Roțile bicicletelor trebuie echipate cu pneuri și prevăzute cu apărători, care nu sunt obligatorii pentru bicicletele de curse; se recomandă echiparea bicicletelor cu pneuri cu elemente reflectorizante albe, omologate și marcate conform Regulamentului nr. 88 CEE-ONU**).

1.4.2. Numărul de sei al bicicletelor trebuie să fie egal cu numărul perechilor de pedale, iar pe cadru, în fața seii conducătorului, poate fi amenajat un loc pentru un copil mai mic de șapte ani.

1.4.3. Bicicletele trebuie dotate cu un avertizor sonor (clopotel).

1.4.4. Bicicletele trebuie să poarte o etichetă a constructorului, amplasată pe cadru, pe care să fie înscrise, cu litere ușor de citit și greu de sters, numele sau marca fabricantului, tipul vehiculului, precum și numărul de fabricație.

**) Sintagma "ECE-UN" a fost înlocuită cu sintagma "CEE-ONU" de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

2. Vehicule cu tracțiune animală și vehicule trase sau împinse cu mână

2.1. Dimensiuni, roți, amenajare

2.1.1. Vehiculele cu tracțiune animală și vehiculele trase sau împinse cu mână nu trebuie să aibă o lățime mai mare de 2,55 m.

2.1.2. Vehiculele care circulă chiar și ocazional pe drumurile publice trebuie să fie echipate cu pneuri cu o uzura rezonabilă, fără deteriorări, tăieturi sau rupturi, sau cu anvelope din cauciuc masiv. În cazul echipării cu roți cu cercuri metalice, lățimea acestora trebuie să fie de cel puțin 70 mm; cercurile nu trebuie să aibă părți proeminente sau muchii ascuțite care ar putea deteriora drumul.

2.1.3. Vehiculele cu tracțiune animală, echipate cu anvelope, precum și vehiculele trase sau împinse cu mâna având o masă totală maximă autorizată mai mare de 400 kg, trebuie echipate cel puțin cu un dispozitiv de frână care să poată fi comandat de la locul conducătorului; dacă vehiculul nu are amenajat un asemenea loc, atunci dispozitivul de comandă al franei trebuie amplasat în partea dreaptă a acestuia și astfel construit încât să poată fi acționat de către o persoană care merge pe jos pe lângă vehicul.

2.2. Dispozitive de iluminare

2.2.1. Vehiculele cu tracțiune animală, precum și vehiculele trase sau împinse cu mâna, având o lățime mai mare de 1,0 m, trebuie dotate în față cu doi catadioptri de culoare albă, iar în spate, cu doi catadioptri de culoare roșie, amplasați cât mai aproape de peretele lateral, dar nu mai departe de 0,4 m de acesta; pe părțile laterale pot fi montați catadioptri de culoare portocalie. Catadioptrii trebuie să fie netriunghiulari și astfel amplasați încât vederea lor să nu poată fi obturată de părți ale vehiculului sau încărcăturii; punctul cel mai de jos al suprafeței reflectorizante a catadioptrilor nu trebuie să fie mai aproape de 0,3 m de la sol, iar punctul cel mai de sus la mai mult de 1,2 m de la sol.

2.2.2. Vehiculele cu tracțiune animală, precum și vehiculele trase sau împinse cu mâna pot fi echipate la partea din spate, în locul catadioptrilor, cu o placă triunghiulară de identificare, compusă din elemente reflectorizante și fluorescente de culoare roșie, sau cu două benzi reflectorizante autocolante cu dungi alternante roșii și albe, descendente spre exterior, având dimensiunea de cel puțin 100 x 50 mm, amplasate pe peretele spate al vehiculului, cât mai spre exteriorul acestuia, pentru a face vehiculul mai vizibil, inclusiv atunci când acesta staționează noaptea pe drumul public.

2.2.3. Caruciarele pentru copii, bolnavi sau infirmi, precum și orice alte vehicule împinse cu mâna sau cu tracțiune animală, având o lățime maximă de 1,0 m, pot să nu fie prevăzute cu dispozitive de iluminare.

Capitolul 6

Vehicule exceptate de la procedura de certificare și omologare pentru circulație pe drumurile publice sau de la prevederile prezentelor reglementări

1. Se exceptează de la procedura pentru certificarea și omologarea pentru circulație, următoarele tipuri de vehicule:

- bicicletele la care efortul de pedalare este asistat, echipate cu un motor auxiliar electric având o putere nominală continuă maximă de 0,25 kW a cărui alimentare este redusă progresiv și în final întreruptă când vehiculul atinge viteza de 25 km/h, sau mai puțin, dacă biciclistul se oprește din pedalare;
- remorcile tractate de biciclete cu motor - mopede, dacă vehiculul care le tractează are o viteză maximă, prin construcție, ce nu depășește 25 km/h;
- mașinile monoax pentru lucrări (motocultoare, motocositoare și altele similare), care sunt conduse de conducător pedestru;
- utilajele și mașinile pentru lucrări agricole sau forestiere, tractate sau purtate pe tractor (pluguri, grape, mașini de semănat și recoltat, batoze, echipamente de stropit și altele similare), precum și alte mașini și agregate pentru lucrări în diferite domenii (construcții, industrie), cu condiția ca masa lor maximă autorizată să nu depășească 3,0 tone, iar viteza lor maximă, prin construcție, să nu depășească 30 km/h;
- scaunele rulante pentru persoane cu handicap locomotor.

Pentru aceste vehicule sau agregate, la omologarea funcțională efectuată prin grija constructorului, se vor prevedea și măsurile constructive necesare pentru cazul în care ele vor circula sau vor fi transportate la și de la locul de exploatare, pe drumuri publice, iar responsabilitatea pentru păstrarea acestor calități revine deținătorului.

2. Automobilele de epocă, reprezintă autovehicule în cazul cărora perioada trecută de la oprirea definitivă a fabricației tipului respectiv este de cel puțin 30 de ani. Pentru acestea Registrul Auto Român poate elibera o Carte de Identitate a Vehiculului în condițiile în care motorizarea acestora și principalele elemente constructive au rămas cele prevăzute de constructor.

3. Autovehiculele destinate competițiilor sportive se omologhează de către Registrul Auto Român în baza Fisei de omologare emise de Federația Internațională a Automobilului (FIA), în conformitate cu Anexa J a Codului Sportiv Internațional.

4. Pot fi exceptate de la unele prevederi ale prezentelor reglementări (dimensiuni, sarcini pe axe și greutate maxime autorizate, echipamente de frână, înscrierea în curbe, vizibilitatea conducătorului sau amplasarea unor echipamente de iluminat și semnalizare), prin derogare, vehicule lente, utilaje sau mașini pentru lucrări, a căror construcție nu permite, din motive funcționale, respectarea acestor condiții. Asemenea vehicule pot fi:

- macarale turn rotative montate pe semiremorci sau remorci;
- macarale autopropulsate (automacarale și macarale mobile);

- excavatoare (cu excepția incarcatoarelor frontale);
- mașini de nivelat (gredere);
- încărcătoare cu cupa;
- autoincarcatoare (dumpere);
- alte vehicule sau utilaje pentru lucrări publice;
- orice alte mașini pentru lucrări, menționate în anexa nr. 13, sau similare acestora.

5. Pot fi exceptate de la prevederile privind emisiile poluante autovehiculele specializate sau utilajele specializate care efectuează lucrări în afară centrelor populate, cum sunt cele utilizate în industria petrolului, care se deplasează pe drumurile publice numai la și de la locul de muncă, motoarele acestora trebuind să respecte normele de mediu care se aplică la tractoare agricole.

6. Pot fi exceptate, de asemenea, de la unele prevederi ale prezentelor condiții tehnice, inclusiv cele referitoare la transportul de persoane, autovehiculele specializate, în cazul în care destinația acestor autovehicule nu permite respectarea prevederilor respective, cum sunt cele destinate forțelor armate, protecției civile, pompierilor, forțelor responsabile pentru menținerea ordinii publice.

7. Excepțiile de la anumite prevederi pentru anumite categorii de vehicule se acordă numai după ce au fost epuizate toate posibilitățile de încadrare în reglementări, pe baza unor expertize efectuate de Registrul Auto Roman, cu consultarea institutelor de specialitate în domeniul respectiv. În anumite cazuri aprobarea va fi condiționată de respectarea altor condiții tehnice sau restricții care pot compensa, parțial sau total, abaterea care urmează să fie acceptată.

8. La cererea producătorilor sau reprezentanților lor legali autorizați se pot acorda excepții cu caracter temporar sau limitat la un anumit număr de vehicule în cazul în care omologarea de tip și-a pierdut valabilitatea pentru vehiculele care fac parte dintr-o familie de vehicule produse în serie mica, conform definiției, precum și pentru vehiculele care fac parte din lotul de încheiere a seriei de fabricație, ținându-se seama de prevederile prezentelor reglementări, la propunerea Registrului Auto Roman și cu aprobarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului*).

*) Denumirea "Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței" a fost înlocuită cu denumirea "Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului", de pct. 2 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

9. Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului*) poate acorda și alte excepții individuale de la anumite prevederi ale prezentelor reglementări, în cazul în care acestea nu vor afecta în mod semnificativ siguranța rutiera și protecția mediului.

*) Denumirea "Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței" a fost înlocuită cu denumirea "Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului", de pct. 2 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Capitolul 7

Dispoziții tranzitorii și finale

1. Articolele din prevederile prezentelor reglementări vor putea fi detaliate și precizate, atunci când este necesar, în scopul aplicării lor pentru diferite tipuri de vehicule, prin instrucțiuni și dispoziții ale Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului*); completările constituie parte integrantă a prevederilor privind admiterea în circulație pe drumurile publice a vehiculelor rutiere.

*) Denumirea "Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței" a fost înlocuită cu denumirea "Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului", de pct. 2 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

2. Lista echipamentelor și componentelor care se omologhează separat de vehicul, prevăzută la cap. IV pct. 18, va putea fi revizuită și completată de către Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului*).

*) Denumirea "Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței" a fost înlocuită cu denumirea "Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului", de pct. 2 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

3. Pentru autovehiculele fabricate în România, prevederile pct. 8.4.1 primul alineat și pct. 8.4.1.1 din cap. IV se aplică începând cu 1 ianuarie 2004 pentru omologarea de tip și 1 ianuarie 2005 pentru prima înmatriculare, iar prevederile pct. 8.5.1 primul alineat din cap. IV se aplică începând cu 1 octombrie 2004 pentru omologarea de tip și 1 octombrie 2005 pentru prima înmatriculare.

Până la datele precizate mai sus autovehiculele fabricate în România trebuie să satisfacă prevederile [directivei 70/220/CEE](#) ultima modificare prin [directiva 96/69/CE](#) («EURO 2»), respectiv [directivei 88/77/CEE](#) ultima modificare prin [directiva 91/542/CEE](#) treapta B («EURO 2»).

4. Verificarea cerințelor precizate la pct. 8.4.3 și respectiv pct. 8.5.3 din cap. IV se realizează pe bază de documente sau prin efectuarea încercării de tip I a [directivei 70/220/CEE](#) ultima modificare prin [directiva 98/69/CE](#) treapta A, respectiv a ciclurilor ESC și ELR din [directiva 88/77/CEE](#) ultima modificare prin [directiva 1999/96/CE](#) treapta A.

5. Până la data de 1 ianuarie 2005 se pot utiliza și dispozitive de cuplare cu bolt de 40 mm, conform ISO 8755-1986 și SR ISO 8718, pe lângă cele prevăzute la cap. IV pct. 14.5.

6. La construcția vehiculelor rutiere trebuie respectată legislația în vigoare cu privire la reciclarea vehiculelor rutiere și a componentelor acestora.

7. Textul oficial în limba română al regulamentelor CEE-ONU**) și al directivelor Uniunii Europene care se aplică la omologarea pentru circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, este cel editat de către Registrul Auto Roman.

**) Sintagma "ECE-UN" a fost înlocuită cu sintagma "CEE-ONU" de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

8. Prezentele reglementări vor fi revizuite și completate periodic, pe măsura introducerii unor noi reglementări pe plan european în domeniul omologării vehiculelor rutiere, la care România este Parte sau la care va adera în viitor.

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

Anexa 1

la reglementări

DEFINIREA CATEGORIILOR ȘI TIPURILOR DE VEHICULE

A. DEFINIREA CATEGORIILOR DE VEHICULE

Categoriile de vehicule rutiere sunt definite după cum urmează:

1. Categoria - AUTOVEHICULE CU DOUA SAU TREI ROTI

1.1. Categoria L1e - Mopede, respectiv vehicule cu doua roti a căror viteza maxima prin construcție nu depășește 45 km/h și care sunt echipate cu un motor cu ardere internă cu cilindrul de cel mult 50 cmc, sau cu un motor electric a cărui putere nominală continuă este de cel mult 4 kW.

1.2. Categoria L2e - Moped respectiv vehicule cu trei roti a căror viteza maxima prin construcție nu depășește 45 km/h și care sunt echipate cu un motor cu aprindere prin scanteie a cărui cilindrul este de cel mult 50 cmc, sau cu un alt motor cu ardere internă a cărui putere maxima neta este de cel mult 4 kW, sau cu un motor electric a cărui putere nominală continuă este de cel mult 4 kW.

1.3. Categoria L3e - Motociclete, respectiv vehicule cu doua roti fără atas, echipate cu un motor cu ardere internă cu cilindrul mai mare de 50 cmc și/sau a căror viteza maxima prin construcție depășește 45 km/h.

1.4. Categoria L4e - Motociclete, respectiv vehicule cu doua roti cu atas, echipate cu un motor cu ardere internă cu cilindrul mai mare de 50 cmc și/sau a căror viteza maxima prin construcție depășește 45 km/h.

1.5. Categoria L5e - Mototricicluri, respectiv vehicule prevăzute cu trei roti simetrice și echipate cu un motor cu ardere internă cu cilindrul mai mare de 50 cmc și/sau a căror viteza maxima prin construcție depășește 45 km/h.

1.6. Categoria L6e - Cvadricicluri ușoare, respectiv autovehicule cu patru roti a căror masă proprie este de cel mult 350 kg, exclusiv masa acumulatorilor în cazul vehiculelor cu tracțiune electrică, având viteza maxima constructivă de cel mult 45 km/h. Ele sunt echipate cu un motor cu aprindere prin scanteie cu cilindrul de cel mult 50 cmc, sau cu un alt motor cu ardere internă cu o putere maxima neta de cel mult 4 kW, sau cu un motor electric cu o putere nominală continuă de cel mult 4 kW. Aceste vehicule trebuie să corespundă condițiilor tehnice aplicabile mopedelor cu trei roti din categoria L2e, cu excepția cazurilor când prin condițiile tehnice existente se prevede altfel.

1.7. Categoria L7e - Cvadricicluri, respectiv autovehicule cu patru roti, altele decât cvadriciclurile ușoare, având masa proprie de cel mult 400 kg (550 kg pentru vehiculele destinate transportului de mărfuri), exclusiv masa acumulatorilor în cazul vehiculelor cu tracțiune electrică, și echipate cu un motor a cărui putere maxima neta este de cel mult 15 kW. Aceste vehicule trebuie să corespundă condițiilor tehnice aplicabile mototriciclurilor din categoria L5e, cu excepția cazurilor când prin condițiile tehnice existente se prevede altfel.

1.8. Definirea categoriilor de la pct. 1.1 - 1.7 (în conformitate cu [Directiva 2002/24/CE](#)) este valabilă de la data 9 noiembrie 2003. Până la această dată se aplică definițiile categoriilor din anexa 1a la reglementări (în conformitate cu [Directiva 92/61/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2000/7/CE](#)).

2. Categoria M - AUTOVEHICULE AVÂND CEL PUȚIN PATRU ROTI, CONCEPTE ȘI CONSTRUIE PENTRU TRANSPORTUL DE PASAGERI

Prin masa maxima se înțelege masa maxima tehnic admisibilă.

Pentru categoriile M(2) și M(3) prin pasager se înțelege orice persoană cu excepția conducătorului sau a unui membru al echipajului.

2.1. Categoria M(1) - Vehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri, care au, în afară scaunului conducătorului, cel mult opt locuri pe scaune

2.2. Categoria M(2) - Vehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri, care au, în afară scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masa maxima ce nu depășește 5 tone.

2.3. Categoria M(3) - Vehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri, care au, în afară scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masa maxima ce depășește 5 tone.

2.4. Tipurile de caroserie și codificarile care privesc vehiculele din categoria M sunt definite în secțiunea C a prezentei anexe, punctul 1 (vehicule din categoria M(1)) și punctul 2 (vehicule din categoriile M(2) și M(3)).

2.5. Pentru vehiculele din categoriile M(2) și M(3) care au o capacitate de transport mai mare de 22 de pasageri, exclusiv conducătorul, se definesc următoarele trei clase:

Clasa I: vehicule prevăzute cu suprafețe destinate pasagerilor în picioare și permitand deplasări frecvente ale pasagerilor.

Clasa II: vehiculele destinate în principal transportului de pasageri așezați și concepute pentru a permite transportul de pasageri în picioare pe culoar și/sau într-un spațiu care nu este mai mare decât cel prevăzut pentru doua scaune duble;

Clasa III: vehiculele destinate exclusiv pentru transportul pasagerilor așezați.

Un vehicul poate aparține mai multor clase, caz în care poate fi omologat pentru fiecare dintre acestea.

2.6. Pentru vehiculele din categoriile M(2) și M(3) care au o capacitate de transport de cel mult 22 de pasageri, exclusiv conducătorul, se definesc următoarele doua clase:

Clasa A: vehicule concepute pentru transportul pasagerilor în picioare; vehiculele din aceasta clasa sunt echipate cu scaune și au spații pentru pasageri în picioare.

Clasa B: vehicule care nu sunt concepute pentru a transporta pasageri în picioare; vehiculele din aceasta clasa nu au spații pentru a transporta pasageri în picioare.

3. Categoria N - AUTOVEHICULE AVÂND CEL PUȚIN PATRU ROTI, CONCEPTE ȘI CONSTRUITE PENTRU TRANSPORTUL DE MĂRFURI

Prin masa maxima se înțelege masa maxima tehnic admisibilă.

3.1. Categoria N(1) - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri cu o masa maxima care nu depășește 3,5 t.

3.2. Categoria N(2) - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masa maxima care depășește 3,5 t, dar nu depășește 12 t.

3.3. Categoria N(3) - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masa maxima ce depășește 12 t.

3.4. În cazul unui vehicul tractor destinat sa tracteze o semiremorca sau o remorca cu axa centrala, masa care se ia în considerare la clasificarea vehiculului este masa proprie a vehiculului tractor, la care se adauga masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime cu care semiremorca sau remorca cu axa centrala incarca vehiculul tractor și, eventual, masa maxima a încărcăturii proprii a vehiculului tractor.

3.5. Tipurile de caroserii și codificarile privind vehiculele din categoria N sunt definite în secțiunea C pct. 3.

4. CATEGORIA O - REMORCI (INCLUSIV SEMIREMORCI)

Prin masa maxima se înțelege masa maxima tehnic admisibilă.

4.1. Categoria O(1) - remorci având o masa maxima ce nu depășește 0,75 tone.

4.2. Categoria O(2) - remorci având o masa maxima care depășește 0,75 tone, dar nu depășește 3,5 t.

4.3. Categoria O(3) - remorci având o masa maxima care depășește 3,5 tone, dar nu depășește 10 t.

4.4. Categoria O(4) - remorci având o masa maxima care depășește 10 t.

4.5. În cazul unei semiremorci, sau al unei remorci cu axa centrala, masa maxima care se ia în considerare pentru clasificarea remorcii corespunde sarcinii statice verticale transmise la sol prin axa/axe de la semiremorca sau de la remorca cu axa centrala, cuplata la autotractor și încărcată cu sarcina maxima.

4.6. Tipurile de caroserii și codificarile privind vehiculele din categoria O sunt definite în secțiunea C pct. 4.

5. VEHICULE DE TEREN (simbol G)

Prin masa maxima se înțelege masa maxima tehnic admisibilă.

5.1. Vehiculele din categoria N(1), având o masa maxima ce nu depășește 2 tone, precum și vehiculele din categoria M(1) sunt considerate vehicule de teren dacă:

- au cel puțin o axa față și cel puțin o axa spate, concepute pentru a fi motoare simultan, inclusiv vehiculele la care antrenarea unei axe poate fi decuplata,
- au cel puțin un dispozitiv de blocare a diferencialului sau un mecanism care asigura un efect similar și dacă pot urca o rampa de 30%, calculată numai pentru vehiculul separat.

În plus ele trebuie să satisfacă cel puțin cinci din următoarele șase condiții:

- să aibă un unghi de atac de cel puțin 25°;
- să aibă un unghi de degajare de cel puțin 20°;
- să aibă un unghi de rampa de cel puțin 20°;
- să aibă o garda la sol de cel puțin 180 mm sub axa față;
- să aibă o garda la sol de cel puțin 180 mm sub axa spate;
- să aibă între axe o garda la sol de cel puțin 200 mm.

5.2. Vehiculele din categoria N(1), având o masa maxima ce depășește 2 t, sau din categoriile N(2), M(2) sau M(3), având o masa maxima care nu depășește 12 t, sunt considerate vehicule de teren dacă toate roțile lor sunt concepute pentru a fi simultan motoare, inclusiv dacă una dintre axe este decuplabilă, sau în cazul în care satisfac cerințele următoare:

- să aibă cel puțin o axa față și cel puțin o axa spate concepute pentru a fi simultan axe motoare, inclusiv dacă una dintre axe este decuplabilă;
- să fie echipate cel puțin cu un dispozitiv de blocaj al diferencialului sau cu un mecanism care asigura un efect similar;
- să poată urca o rampa de 25%, calculată numai pentru vehiculul fără remorca.

5.3. Vehiculele din categoria M(3) având o masa maxima care depășește 12 t și din categoria N(3) sunt considerate vehicule de teren în cazul în care sunt echipate cu roți concepute pentru a fi simultan motoare, inclusiv dacă una dintre axe poate fi decuplata, sau în cazul în care satisfac următoarele condiții:

- cel puțin jumătate din roți să fie motoare;
- să fie echipate cel puțin cu un dispozitiv de blocare a diferencialului sau cu un mecanism care asigura un efect similar;
- să poată urca o rampa de 25%, calculată numai pentru vehiculul fără remorca;

Ele trebuie să îndeplinească cel puțin patru din următoarele șase condiții:

- să aibă un unghi de atac de cel puțin 25°;
- să aibă un unghi de degajare de cel puțin 25°;
- să aibă un unghi de rampa de cel puțin 25°;
- să aibă sub axa față, o garda la sol de cel puțin 250 mm;
- să aibă între axe, o garda la sol de cel puțin 300 mm;
- să aibă sub axa spate, o garda la sol de cel puțin 250 mm.

5.4. Condiții de încărcare și de verificare

5.4.1. Vehiculele din categoria N(1), având o masa maxima care nu depășește 2 t, și cele din categoria M(1) trebuie să fie în stare de exploatare, adică să aibă lichid de răcire, lubrifianți, carburant, scule, roata de rezerva și un conducător.*)

*) Masa conducătorului este evaluată la 75 kg (repartizată astfel: 68 kg pentru masa ocupantului și 7 kg pentru masa bagajelor, conform normei ISO 2416:1992). Rezervorul este umplut la 90% iar alte componente care conțin lichide (cu excepția celor destinate apelor uzate) la 100% din capacitatea declarată de către constructor.

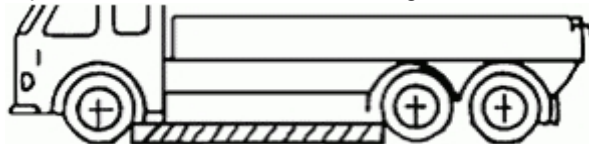
5.4.2. Autovehiculele, altele decât cele menționate la pct. 5.4.1, trebuie să fie încărcate la masa maxima tehnic admisibilă, declarată de constructor.

5.4.3. Verificarea urcării rampelor cerute (25% și 30%) se efectuează prin calcule simple. În mod excepțional serviciul tehnic poate solicita ca un vehicul de tipul respectiv să se pună la dispoziție pentru o încercare practică.

5.4.4. La măsurarea unghiurilor de atac, de degajare și de rampa, dispozitivele de protecție antiîmpănare nu sunt luate în considerare.

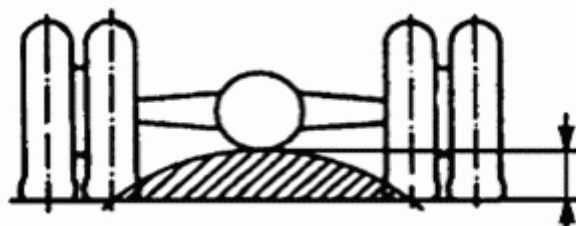
5.5. Definiții și schite pentru garda la sol.

5.5.1. Prin garda la sol între axe se înțelege cea mai mică distanță între planul de sprijin și punctul fix cel mai coborât al vehiculului. Axele multiple se considera ca fiind cu o singură axă.



5.5.2. Prin garda la sol sub o axă se înțelege distanța determinată de arcu de cerc care trece prin mijlocul suprafeței portante a roților unei axe (a roților interioare în cazul pneurilor jumelate) și care atinge punctul fix cel mai coborât al vehiculului între roți.

Nici o parte rigidă a vehiculului nu trebuie să pătrundă în segmentul hasurat al graficului. Dacă este cazul se va indica garda la sol a mai multor axe, în ordinea amplasării acestora, de exemplu 280/250/250.



5.6. Simbolizarea combinata

Simbolurile G se combina cu simbolurile M și N. Astfel, un vehicul din categoria N(1), adaptat ca vehicul de teren va fi simbolizat N(1) G.

6. Se înțelege prin vehicul special un vehicul din categoria M, N sau O, utilizat pentru transportul de pasageri sau de mărfuri și care îndeplinește o funcție specifică ce necesita adaptari ale caroseriei și/sau echipamente speciale. Include și autovehiculele destinate efectuării de servicii și/sau lucrări.

6.1. Se înțelege prin autorulota un vehicul special din categoria M1 construit pentru a servi drept locuinta și al cărui compartiment locuibil conține cel puțin următoarele echipamente:

- scaune și o masa;
- paturi obținute eventual prin rabaterea scaunelor;
- spațiu pentru bucatarie;
- facilități pentru depozitare.

Aceste echipamente trebuie bine fixate; totuși masa poate fi concepută pentru a fi ușor pliata.

6.2. Se înțelege prin autovehicul blindat un autovehicul din categoria M conceput pentru protecția pasagerilor și/sau a mărfurilor pe care le transporta și care satisface exigențele aplicabile blindajelor antiglont.

6.3. Se înțelege prin ambulanta un autovehicul din categoria M care servește transportului de bolnavi sau de răniți și echipat special în acest scop.

6.4. Se înțelege prin autovehicul funerar un autovehicul destinat transportului de persoane decedate și echipat special în acest scop.

6.5. Se înțelege prin rulota o remorca care poate servi drept locuinta.

6.6. Se înțelege prin automacara mobila un autovehicul special din categoria N(3) care nu este echipat pentru transportul de mărfuri și care este dotat cu o macara al carei moment de ridicare este mai mare sau egal cu 400 kNm.

6.7. Se înțelege prin alt vehicul special vehiculul definit la pct. 6, cu excepția celor menționate la pct. 6.1 - 6.6.

6.8. Codurile de utilizat pentru vehiculele speciale sunt definite în secțiunea C pct. 5, în sensul specificat în secțiunea respectiva.

7. Categoria T - TRACTOARE AGRICOLE ȘI FORESTIERE

Tractor agricol și forestier - orice vehicul cu motor, cu roți sau senile, având cel puțin două axe, a cărui funcționare este în mod esențial legată de forța sa de tracțiune și care este destinat, prin construcție, pentru tractarea, împingerea, purtarea sau acționarea anumitor utilaje, mașini ori remorci destinate să fie folosite în agricultura sau în economia forestieră. Poate fi amenajat și pentru transportul unei sarcini și al unor insotitori. Directivele UE sau regulamentele CEE-ONU**) se aplică numai la tractoarele definite mai sus, montate pe roți, având două axe și o viteză maxima, prin construcție, cuprinsă între 6 și 40 km/h.

7.1. Categoria T1: - tractoare pe roți, a căror viteză maxima, prin construcție, nu depășește 40 km/h, al căror ecartament minim pentru cel puțin o axa este egal sau mai mare de 1150 mm, masa proprie este mai mare de 600 kg și garda la sol este mai mica sau egala cu 1000 mm.

7.2. Categoria T2: - tractoare pe roți, a căror viteză maxima, prin construcție, nu depășește 40 km/h, al căror ecartament minim este mai mic de 1150 mm, masa proprie este mai mare de 600 kg și garda la sol este mai mica sau egala cu 600 mm; totuși, dacă înălțimea centrului de greutate al tractorului (masurata în raport cu solul), raportată la media ecartamentelor minime ale fiecărei axe, este mai mare de 0,90, viteza maxima constructivă este limitată la 30 km/h.

7.3. Categoria T3: - tractoare pe roți, a căror viteză maxima, prin construcție, nu depășește 40 km/h, iar masa proprie este mai mica de 600 kg.

7.4. Categoria T4: alte tractoare pe roți, a căror viteză maxima constructivă nu depășește 40 km/h:

7.4.1. Categoria T4.1: - tractoare suprainaltate, concepute pentru a lucra în culturi înalte, dispuse linear, cum sunt culturile viticole. Ele sunt caracterizate prin sasiu sau o parte a sasiului suprainaltata, astfel încât să poată circula paralel cu liniile de cultura, cu roțile din dreapta și din stanga de o parte și de alta a uneia sau mai multor linii de cultura. Ele sunt concepute pentru a purta sau pentru a acționa utilaje care pot fi fixate în față, între punți, în spate sau pe o platforma. Atunci când tractorul este în poziție de lucru, garda la sol, masurata în planul vertical al liniilor de cultura, este mai mare de 1000 mm. Dacă înălțimea centrului de greutate al tractorului (masurata în raport cu solul), raportată la media ecartamentelor minime ale fiecărei axe, este mai mare de 0,90, viteza maxima constructivă este limitată la 30 km/h;

7.4.2. Categoria T4.2: - tractoare de gabarit mare, care se caracterizează prin dimensiuni mari, destinate îndeosebi lucrărilor pe suprafețe agricole de dimensiuni mari.

**) Sintagma "ECE-UN" a fost înlocuită cu sintagma "CEE-ONU" de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

B. DEFINIREA TIPURILOR DE VEHICULE

1. În ceea ce privește categoria M(1), se înțelege prin:

tip: vehicule care sunt identice între ele cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici esențiale:

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor;
- caracteristicile esențiale privitoare la construcție și concepție:

- sasiul/podeaua (diferențe evidente și fundamentale);
- motorul (cu ardere internă/electric/hibrid).

varianta: vehicule care aparțin aceluiași tip și care sunt identice între ele cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici esențiale:

- tipul de caroserie (de exemplu berlina, berlina cu hayon spate, cupeu, etc.);
- motorul:

- principiul de funcționare (pct. 3.2.1.1 din anexa III la [Directiva 70/156/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/116/CE](#));

- numărul și dispunerea cilindrilor;
- pentru o aceeași variantă diferențele de putere nu pot fi mai mari de 30% (cea mai ridicată putere este de cel mult 1,3 ori mai mare decât cea mai scăzută putere);
- pentru o aceeași variantă diferențele de cilindree nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare cilindree este de cel mult 1,2 ori mai mare decât cea mai mică cilindree);

- axe motoare (număr, amplasare, interconectare);
- axe directoare (număr și amplasare);

versiune a unei variante: vehicule care aparțin aceleiași variante și care sunt constituite dintr-o combinație de elemente (caracteristici) care figurează în dosarul de omologare de tip și care trebuie să corespundă cerințelor anexei VIII la [Directiva 70/156/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/116/CE](#).

Nu se admit combinații de valori diferite pentru următorii parametri în cadrul unei anumite versiuni:

- masa maximă tehnic admisibilă;
- cilindreea;
- puterea nominală;
- tipul de cutie de viteze și numărul de trepte;
- numărul de locuri așezat conform definiției din prezenta anexă, secțiunea C.

2. În ceea ce privește categoriile M(2) și M(3), se înțelege prin:

tip: vehicule care sunt identice între ele cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici esențiale:

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor;
- categoria vehiculului;
- caracteristicile esențiale privitoare la construcție și concepție:

- sasiu/caroserie cu structura autoportantă, cu/fără etaj, articulat/nearticulat (diferențe evidente și fundamentale);
- numărul de axe.
- motorul (cu ardere internă/electric/hibrid)

varianta: vehicule care aparțin aceluiași tip și care sunt identice între ele cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici esențiale:

- clasa definită la secțiunea A pct. 2.5 și 2.6 (numai pentru vehiculele complete),
- stadiul fabricației (complet/incomplet),
- motorul:

- principiul de funcționare (punctul 3.2.1.1 din anexa III din [Directiva 70/156/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/116/CE](#)),

- numărul și dispunerea cilindrilor,
- pentru o aceeași variantă diferențele de putere nu pot fi mai mari de 50% (cea mai ridicată putere este de cel mult 1,5 ori mai mare decât cea mai scăzută putere);
- pentru o aceeași variantă diferențele de cilindree nu pot fi mai mari de 50% (cea mai mare cilindree este de cel mult 1,5 ori mai mare decât cea mai mică cilindree).
- amplasare (față, centru, spate).

- pentru o aceeași variantă diferențele de masă maximă tehnic admisibilă nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare masă este de cel mult 1,2 ori mai mare decât cea mai mică masă)

- axe motoare (număr, amplasare, interconectare),

- axe directoare (număr și amplasare),

versiunea unei variante: vehicule care aparțin aceleiași variante și care sunt constituite dintr-o combinație de elemente (caracteristici) care figurează în dosarul de omologare de tip, cu respectarea cerințelor anexei VIII din [Directiva 70/156/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/116/CE](#).

3. În ceea ce privește categoria N(1), N(2) și N(3) se înțelege prin:

tip: vehicule care sunt identice între ele cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici esențiale:

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor;
- categoria vehiculului;
- caracteristicile esențiale privitoare la construcție și concepție:

- sasiu/podea (diferențe evidente și fundamentale);
- numărul de axe;
- motorul (cu ardere internă/electric/hibrid)

varianta: vehicule care aparțin aceluiași tip și care sunt identice între ele cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici esențiale:

- structura caroseriei (de exemplu cu platforma/bena basculantă/cisterna/vehicul tractor) (numai pentru vehiculele complete),
- stadiul fabricației (complet/incomplet),
- motorul:

- principiul de funcționare (punctul 3.2.1.1 din anexa III din [Directiva 70/156/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/116/CE](#)),
- numărul și dispunerea cilindrilor,
- pentru o aceeași variantă diferențele de putere nu pot fi mai mari de 50% (cea mai ridicată putere este de cel mult 1,5 ori mai mare decât cea mai scăzută putere);
- pentru o aceeași variantă diferențele de cilindree nu pot fi mai mari de 50% (cea mai mare cilindree este de cel mult 1,5 ori mai mare decât cea mai mică cilindree).

- pentru o aceeași variantă diferențele de masă maximă tehnic admisibilă nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare masă este de cel mult 1,2 ori mai mare decât cea mai mică masă)

- axe motoare (număr, amplasare, interconectare),
- axe directoare (număr și amplasare),

versiunea unei variante: vehicule care aparțin aceleiași variante și care sunt constituite dintr-o combinație de elemente (caracteristici) care figurează în dosarul de omologare de tip, cu respectarea cerințelor anexei VIII din [Directiva 70/156/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 2001/116/CE](#).

4. În ceea ce privește categoria O(1), O(2), O(3), O(4) se înțelege prin:

tip: vehicule care sunt identice între ele cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici esențiale:

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor,
- categoria vehiculului;
- caracteristicile esențiale privitoare la construcție și concepție:

- sasiu/structura autoportantă (diferențe evidente și fundamentale),
- număr de axe,
- remorca cu protap/semiremorca/remorca cu axa centrală,
- tipul sistemului de frânare: (fără frane/frânare prin inerție/frânare comandată);

varianta: vehicule care aparțin aceluiași tip și care sunt identice între ele cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici esențiale:

- stadiul fabricației (complet/incomplet),
- tipul de caroserie (rulota/platforma/cisterna) (numai pentru vehicule complete/completate).
- pentru o aceeași variantă diferențele de masă maximă tehnic admisibilă nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare masă este de cel mult 1,2 ori mai mare decât cea mai mică masă),
- axe directoare (număr și amplasare),

versiunea unei variante: vehicule care aparțin aceleiași variante și care sunt constituite dintr-o combinație de elemente (caracteristici) care figurează în dosarul de omologare de tip.

5. Pentru toate categoriile M, N și O:

Identificarea completă a vehiculului pornind numai de la desemnarea tipului, a variantei și a versiunii trebuie să corespundă unei definiții precise și unice a tuturor caracteristicilor cerute pentru introducerea în exploatare a vehiculului.

6. În ceea ce privește vehiculele cu două sau trei roți, se înțelege prin:

tip: vehicule care sunt identice între ele cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici esențiale:

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor;
- categoria vehiculului (moped categoria L1e, moped categoria L2e, etc.);
- sasiul, cadrul, podeaua sau structura pe care sunt fixate principalele componente;
- motorul (cu ardere internă/electric/hibrid, etc.)

variante: vehicule care aparțin aceluiași tip și care sunt identice între ele cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici esențiale:

- forma caroseriei (caracteristicile de baza);
- pentru o aceeași variantă diferențele de masă proprie nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare masă este de maximum 1,2 ori mai mare decât cea mai mică masă);
- pentru o aceeași variantă diferențele de masă maximă tehnic admisibilă nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare masă este de maximum 1,2 ori mai mare decât cea mai mică masă);
- modul de funcționare a motorului (2 sau 4 timpi, aprindere prin scanteie sau prin comprimare pentru motoarele cu ardere internă);
- număr și dispunere cilindri;
- pentru o aceeași variantă diferențele de cilindree nu pot fi mai mari de 30% (cea mai mare cilindree este de cel mult 1,3 ori mai mare decât cea mai mică cilindree);
- pentru o aceeași variantă diferențele de putere nu pot fi mai mari de 30% (cea mai mare putere este de cel mult 1,3 ori mai mare decât cea mai mică putere);
- mod de funcționare (pentru motoare electrice)
- tipul cutiei de viteze (manuală, automată, etc.).

versiune: vehicule care aparțin aceluiași tip și variantă, dar care pot avea unul sau mai multe din echipamentele, componentele sau sistemele enumerate în fișa de informații din anexa II a [Directivei 2002/24/CE](#), cu condiția ca să nu existe decât:

a) o singură valoare declarată pentru:

- masă proprie;
- masă maximă tehnic admisibilă;
- puterea motorului;
- cilindreea motorului;

b) un singur ansamblu de rezultate ale încercărilor înregistrate conform anexei VII a [Directivei 2002/24/CE](#).

Definirea tipurilor, variantelor și versiunilor (în conformitate cu [Directiva 2002/24/CE](#)) este valabilă de la data de 9 noiembrie 2003. Până la această dată se aplică definițiile tipurilor, variantelor și versiunilor din Anexa 1a la prezentele reglementări (în conformitate cu Directiva 92/61/CEE ultima modificare prin [Directiva 2000/7/CE](#)).

7. În ceea ce privește tractoarele agricole sau forestiere, se înțelege prin:

tip - tractoare dintr-o categorie identică cel puțin cu privire la următoarele aspecte esențiale:

- constructor;
- desemnarea tipului de către constructor;
- caracteristici esențiale de concepție și construcție:
 - sasiu grinda/sasiu cu lonjeroane/sasiu articulat (diferențe evidente și fundamentale);
 - motor (cu ardere internă/electric/hibrid);
 - axe (număr).

variantă - tractoare de un tip identic cel puțin cu privire la următoarele aspecte esențiale:

- motor:
 - principiu de funcționare;
 - numărul și dispunerea cilindrilor;
 - diferența de putere care nu depășește 30% (puterea cea mai ridicată fiind de 1,3 ori mai mare decât puterea cea mai scăzută);
 - diferența de cilindree care nu depășește 20% (cilindreea cea mai ridicată fiind de 1,2 ori mai mare decât cilindreea cea mai scăzută);
- axe motoare (număr, amplasare, interconectare);
- axe directoare (număr, amplasare);
- masă maximă să nu difere cu mai mult de 10%;
- transmisie (tip);
- dispozitiv de protecție împotriva rasturnării;
- axe franate (număr).

versiune a unei variante: tractoare realizate din combinații de elemente care figurează în dosarul de omologare conform anexei nr. 1 la [Directiva 74/150/CE](#) E ultima modificare prin [Directiva 2000/25/CE](#).

C. DEFINIREA TIPURILOR DE CAROSERII (numai pentru vehicule complete/completate)

Tipul de caroserie este indicat prin codificarea de mai jos:

1. Autoturisme (M(1)):

AA berlina: Norma ISO 3833:1977, pct. 3.1.1.1, inclusiv vehiculele care au mai mult de patru ferestre laterale;

AB autoturism dotat cu usa spate rabatabila (hayon): Berlina (AA) echipata cu un hayon în spatele vehiculului;

AC break: Norma ISO 3833:1977, pct. 3.1.1.4;

AD cupeu: Norma ISO 3833:1977, pct. 3.1.1.5;

AE cabriolet: Norma ISO 3833:1977, pct. 3.1.1.6;

AF vehicule cu utilizare multipla: autovehicule, altele decât cele menționate la AA - AC, care sunt utilizate pentru transportul de pasageri și al bagajelor acestora sau de mărfuri, în același compartiment. Totuși, dacă acest vehicul îndeplinește cele doua condiții de mai jos, el nu este considerat vehicul din categoria M(1):

a) numărul de locuri așezat, cu excepția locului conducătorului, nu depășește șase;
se considera ca exista un loc așezat dacă vehiculul este prevăzut cu ancoraje accesibile
sunt considerate ca ancoraje accesibile, ancorajele care pot fi utilizate. Pentru ca un ancoraj sa nu fie accesibil, constructorul trebuie să împiedice în mod fizic utilizarea lor, de exemplu, prin sudarea de plăci peste ancoraje sau prin instalarea de elemente similare permanente care nu pot fi demontate cu sculele disponibile în mod curent și

b) $P - (M + N \times 68) > N \times 68$

P = masa maxima tehnic admisibilă (în kg)

M = masa proprie (în kg)

N = numărul de locuri așezat, fără cel al conducătorului.

2. Autovehicule din categoria M(2) și M(3)

Vehicule din clasa I (vezi secțiunea A, pct. 2.5)

CA fără etaj

CB cu etaj

CC articulate fără etaj

CD articulate cu etaj

CE cu podea coborâtă fără etaj

CF cu podea coborâtă cu etaj

CG articulat cu podea coborâtă fără etaj

CH articulat cu podea coborâtă cu etaj

Vehicule din clasa II (vezi secțiunea A, pct. 2.5)

CI fără etaj

CJ cu etaj

CK articulate fără etaj

CL articulate cu etaj

CM cu podea coborâtă fără etaj

CN cu podea coborâtă cu etaj

CO articulat cu podea coborâtă fără etaj

CP articulat cu podea coborâtă cu etaj

Vehicule din clasa III (vezi secțiunea A, pct. 2.5)

CQ fără etaj

CR cu etaj

CS articulate fără etaj

CT articulate cu etaj

Vehicule din clasa A (vezi secțiunea A, pct. 2.6)

CU fără etaj

CV cu podea coborâtă fără etaj

Vehicule din clasa B (vezi secțiunea A, pct. 2.6)

CW fără etaj

3. Autovehicule din categoria N

BA Camion: Autovehicul care prin concepție și construcție este destinat exclusiv sau în principal transportului de mărfuri. Acesta poate tracta și o remorca.

BB Van: Camion la care cabina este integrată în caroserie

BC Vehicul tractor pentru semiremorca (autotractor): autovehicul care prin concepție și construcție este destinat exclusiv sau în principal tractării de semiremorci

BD Vehicul tractor pentru remorca (autoremorcher): autovehicul care prin concepție și construcție este destinat exclusiv sau în principal tractării de remorci altele decât semiremorcile. Acesta poate avea o platforma de încărcare.

- Totuși, dacă un vehicul definit ca BB, a cărui masă maxima tehnic admisibilă nu depășește 3500 kg:

- are mai mult de 6 locuri așezat, cu excepția locului conducătorului, sau

- îndeplinește condițiile următoare:

i) numărul de locuri așezat, cu excepția locului conducătorului, nu depășește 6, și

ii) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

acest vehicul nu este considerat ca aparținând categoriei N.

- Totuși, dacă un vehicul definit ca BA, BB a cărui masă maximă tehnic admisibilă depășește 3500 kg, BC sau BD îndeplinește cel puțin una dintre condițiile următoare:

i) numărul de locuri așezat, cu excepția locului conducătorului depășește 8, sau

ii) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

acest vehicul nu este considerat ca aparținând categoriei N.

Pentru definirea unui loc așezat precum și a termenilor P, M și N se va lua în considerare secțiunea C, punctul 1 din prezenta anexa.

4. Vehicule din categoria O

DA Semiremorca: vehicul tractat conceput pentru a fi tractat de un vehicul tractor pentru semiremorca sau de o axa de tractare și care transmite o sarcină statică verticală importantă vehiculului tractor sau axei de tractare

DB Remorca cu protap articulată: vehicul tractat cu cel puțin două axe dintre care cel puțin una este axa directoare și care:

- este echipat cu un dispozitiv de cuplare care are o mobilitate verticală (în raport cu remorca);

- nu transmite o sarcină importantă vehiculului tractor (mai puțin de 100 daN)

O semiremorca cuplata la o axa de tractare este considerată remorca cu protap articulată.

DC Remorca cu axa centrală: remorca cu protap rigid a cărei axă (axe) este (sunt) situată(e) în apropierea centrului de greutate al vehiculului (atunci când sarcina este uniform repartizată) astfel încât se transmite vehiculului tractor o sarcină statică verticală de cel mult 10% din sarcina corespunzătoare masei maxime a remorcii, sau o sarcină de cel mult 1000 daN (se va lua în considerare valoarea cea mai mică).

5. Vehicule speciale:

SA Autorulote (vezi secțiunea A pct. 6.1)

SB Autovehicule blindate (vezi secțiunea A pct. 6.2)

SC Ambulante (vezi secțiunea A pct. 6.3)

SD Autovehicule funerare (vezi secțiunea A pct. 6.4)

SE Rulote (vezi secțiunea A pct. 6.5)

SF Automacarale mobile (vezi secțiunea A pct. 6.6)

SG Alte vehicule speciale (vezi secțiunea A pct. 6.7)

Anexa 1a

la reglementări

Clasificarea și definirea categoriilor și tipurilor de vehicule cu două sau trei roți conform Directivei 92/61/CE ultima modificare prin [Directiva 2000/7/CE](#)

1. Categoria - AUTOVEHICULE CU DOUA SAU TREI ROTI

1.1. Categoria mopede, respectiv vehicule cu două sau trei roți al căror motor, dacă este un motor termic, are o cilindree care nu depășește 50 cmc și care au o viteză maximă, prin construcție, care nu depășește 45 km/h.

1.2. Categoria motociclete, respectiv vehicule cu două roți, cu sau fără atas, al căror motor, dacă este un motor termic, are o cilindree mai mare de 50 cmc și/sau care au o viteză maximă, prin construcție, care depășește 45 km/h.

1.3. Categoria mototricicluri, respectiv vehicule cu trei roți simetrice al căror motor, dacă este un motor termic, are o cilindree care depășește 50 cmc, și/sau care au o viteză maximă, prin construcție, care depășește 45 km/h.

1.4. Categoria cvadricicluri ușoare, a căror masă proprie, cu excepția masei bateriilor la vehiculele electrice, nu depășește 350 kg și care au o viteză maximă, prin construcție, care nu depășește 45 km/h, al căror motor, dacă este un motor cu aprindere prin scanteie are o cilindree care nu depășește 50 cmc (pentru alte tipuri de motoare o putere nominală egală sau mai mică de 4 kW), vehicule considerate ca mopede.

1.5. Categoria cvadricicluri care nu sunt vizate la pct. 1.4, a căror masă proprie, cu excepția masei bateriilor la vehiculele electrice, nu depășește 400 kg, (550 kg pentru vehiculele destinate transportului de mărfuri) și al căror motor are o putere nominală egală sau mai mică de 15 kW, vehicule considerate ca tricicluri.

2. În ceea ce privește vehiculele cu două sau trei roți, se înțelege prin:

tip: vehicule care aparțin aceleiași categorii (mopede cu două roți, mopede cu trei roți, motociclete, motociclete cu atas, mototricicluri și cvadricicluri) și fabricate de același constructor, având același sasiu și aceeași desemnare de tip de către constructor.

variante: vehicule care aparțin aceluiași tip și care prezintă diferențe în ceea ce privește:

- forma caroseriei;

- masa proprie și masa totală tehnic admisibilă (diferențe mai mari de 20%);
- principiul de funcționare a motorului (cu aprindere prin scanteie, cu aprindere prin comprimare, electric, hibrid etc);
- ciclul de funcționare a motorului (2 timpi, 4 timpi);
- cilindrul motorului (diferența mai mare de 30%);
- numărul și dispunerea cilindrilor;
- puterea motorului (diferența mai mare de 30%);
- mod de funcționare (în cazul motoarelor electrice);
- numărul și capacitatea bateriilor de propulsare;

versiune: vehicule care aparțin aceluiași tip și, după caz aceleași variante care prezintă diferențe în ceea ce privește:

- transmisia puterii (cutie de viteze automată sau neautomată, rapoarte de transmitere, mod de comandă a schimbării vitezelor);
- cilindrul motorului (diferența mai mică sau egală cu 30%);
- puterea motorului (diferența mai mică sau egală cu 30%);
- masa proprie și masa totală tehnic admisibilă (diferența mai mică sau egală cu 20%);
- alte modificări minore aduse de către constructor și care se referă la caracteristicile esențiale precizate în anexa II a Directivei 92/61/CEE ultima modificare prin [Directiva 2000/7/CE](#).

3. Prevederile prezentei anexe se aplică până la data de 9 noiembrie 2003, când intră în vigoare definițiile precizate pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți din anexa nr. 1 la reglementări.

Anexa 2

la reglementări

LISTA REGLEMENTĂRILOR

care se aplică la omologarea vehiculelor rutiere, sistemelor, componentelor și entităților tehnice

A. Autovehicule și remorcile acestora

1. Reglementări care se bazează pe prevederile directivelor CE sau regulamentelor CEE - ONU**) echivalente

**) Sintagma "ECE-UN" a fost înlocuită cu sintagma "CEE-ONU" de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

Font 7

Obiectul omologării	Directive ale Uniunii Europene														Regula-	Termen de
	Directiva de baza CEE (CE)	Ultima modific. care se aplica	Categoriile de vehicule la care se aplică												CEE-ONU	aplicare
															nr./	
															seria	
															amend.	
			M	M	M	N	N	N	O	O	O	O				
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	4				
1. Nivel zgomot	70/157	1999/101	X	X	X	X	X	X						51/02	în vigoare	
1. Amortizoare zgomot de înlocuire	70/157	1999/101	X	X	X	X	X	X						59/00	în vigoare	
2. Emisii poluante	70/220	1999/102 2001/1 2001/100	X	X	X	X	X	X						83/05	Cap. IV pct. 8.4	
2. Catalizatori de înlocuire	70/220	1999/102	X	X	X	X	X	X						103/00	în vigoare	
3. Dispozitive protecție spate	70/221	2000/8	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	58/01	în vigoare	
3. Rezervoare carburant	70/221	2000/8	X	X	X	X	X	X						34/01	în vigoare	
3. Rezervoare carburant (GPL)	70/221	2000/8	X	X	X	X	X	X						67/01	în vigoare	
3. Rezervoare carburant (GNC)	70/221	2000/8	X	X	X	X	X	X						110/00	în vigoare	
4. Plăci de înmatriculare spate	70/222	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	în vigoare	
5. Echipamente de direcție	70/311	1999/7	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	79/01	în vigoare	

6. Balamale și încuietori pentru uși	70/387	98/90 2001/31	X			X	X	X							11/02	Cap. IV pct. 9.8
7. Avertizoare acustice	70/388	87/354	X	X	X	X	X	X	X						28/00	în vigoare
8. Vizibilitatea înapoi	71/127	88/321	X	X	X	X	X	X	X						46/01	în vigoare
9. Franarea	71/320	98/12	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	13/09	în vigoare
9. Franarea	71/320	98/12	X												13 H/00	în vigoare
9. Garnituri de frane de înlocuire	71/320	98/12	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	90/01	în vigoare
10. Suprimarea parazitilor radio- electrici	72/245	95/54	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	10/02	în vigoare
11. Emisii de fum la motoarele diesel	72/306	97/20	X	X	X	X	X	X	X						24/03	în vigoare
12. Amenajarea interioară a vehiculelor	74/60	2000/4	X												21/01	în vigoare
13. Dispozitive antifurt	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X	X						18/02	în vigoare
13. Dispozitiv de imobilizare	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X	X						97/00	în vigoare
13. Sisteme de alarma	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X	X						97/00	în vigoare
14. Comportarea dispozitivului de direcție în caz de impact	74/297	91/662	X												12/03	în vigoare
15. Rezistența scaunelor	74/408	96/37	X	X	X	X	X	X	X						17/06	în vigoare
15. Rezistența scaunelor	74/408	96/37	X	X	X	X	X	X	X						80/01 (M(2), M(3))	în vigoare
16. Proeminente exterioare	74/483	87/354	X												26/02	în vigoare
17. Vitezometru și mersul înapoi	75/443	97/39	X	X	X	X	X	X	X						39/00	în vigoare
18. Plăci de identificare	76/114	87/354	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	Cap IV pct. 15.1
19. Ancorajele centurilor de siguranță	76/115	96/38	X	X	X	X	X	X	X						14/04	în vigoare
20. Instalarea echipamentelor de iluminare și semnalizare luminoasă	76/756	97/28	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	48/02	în vigoare
21. Catadioptri	76/757	97/29	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	3/02	în vigoare
22. Lampi de gabarit, lampi de poziție laterale, față și spate, lampi de franare	76/758	97/30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	7/02	în vigoare
22. Lampi pentru circulație diurna	76/758	97/30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	87/00	în vigoare
22. Lampi de contur	76/758	97/30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	91/00	în vigoare
23. Lampi indicatoare de direcție	76/759	1999/15	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6/01	în vigoare
24. Dispozitive de iluminare a placii de înmatriculare spate	76/760	97/31	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	4/00	în vigoare
25. Faruri echipate cu becuri cu incandescenta R(2) și HS(1)	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X	X						1/01 112/00	în vigoare
25. Faruri capsulate (sealed beam)	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X	X						5/02	în vigoare
25. Faruri echipate cu becuri cu incandescenta cu halogen (H(1), H(2) H(3), HB(3), HB(4), H(7) și/sau H(8))	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X	X						8/04 112/00	în vigoare

25. Faruri echipate cu becuri cu incandescenta cu halogen [H(4)]	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								20/02	în vigoare
																112/00	
25. Faruri capsulate cu halogen	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								31/02	în vigoare
25. Becuri cu incandescenta destinate utilizării la echipamente de iluminat omologate	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								37/03	în vigoare
25. Faruri echipate cu surse de lumina cu descărcare în gaz	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								98/00	în vigoare
25. Surse luminoase cu descărcare în gaz folosite la farurile autovehiculelor	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								99/00	în vigoare
26. Faruri de ceata (fața)	76/762	1999/18	X	X	X	X	X	X								19/02	în vigoare
27. Dispozitive de remorcare	77/389	96/64	X	X	X	X	X	X								-	în vigoare
28. Lampi de ceata spate	77/538	1999/14	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		38/00	în vigoare
29. Lampi de mers înapoi	77/539	97/32	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		23/00	în vigoare
30. Lampi de stationare	77/540	1999/16	X	X	X	X	X	X								77/00	în vigoare
31. Centuri de siguranță	77/541	2000/3	X	X	X	X	X	X								16/04	Cap. IV pct. 12.12
31. Dispozitive de reținere pentru copii	77/541	2000/3	X													44/03	în vigoare
32. Câmpul de vizibilitate înainte	77/649	90/630	X													-	în vigoare
33. Identificarea comenzilor	78/316	94/53	X	X	X	X	X	X								-	în vigoare
34. Dejivrarea și dezaburirea	78/317	-	X	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)								-	în vigoare
35. Stergatoare și spalatoare de parbriz	78/318	94/68	X	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)								-	în vigoare
36. Încălzirea habitaculului	78/548 2001/56	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		-	Cap. IV pct. 12.16
37. Acoperirea roților	78/549	94/78	X													-	în vigoare
38. Rezematori de cap integrate în scaun	74/408	96/37	X													17/06	în vigoare
38. Rezematori de cap	78/932	87/354	X													25/04	în vigoare
39. Emisiile de CO(2)/consum de combustibil	80/1268	1999/100	X													101/00	în vigoare
40. Puterea motorului	80/1269	1999/99	X	X	X	X	X	X								85/00	în vigoare
41. Emisiile motoarelor diesel	88/77 2001/27	1999/96	X	X	X	X	X	X								49/03	Cap IV pct. 8.5
42. Dispozitive de protecție laterala	89/297	-					X	X			X	X				73/00	în vigoare
43. Dispozitive de protecție la improscare	91/226	-					X	X			X	X				-	în vigoare
44. Mase și dimensiuni	92/21	95/48	X													-	în vigoare
45. Geamuri de securitate	92/22	2001/92	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		43/00	Cap. IV pct. 11.5
46. Pneuri, autovehicule și remorci	92/23	2001/43	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		30/02	Cap IV pct. 13.4
46. Pneuri, autovehicule	92/23	2001/43	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		54/00	Cap IV

comerciale și remorci																pct. 13.4
46. Roti de rezerva de uz temporar	92/23	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	64/00	în vigoare
47. Limitatoare de viteză	92/24	-			X		X	X							89/00	în vigoare
48*). Mase și dimensiuni altele decât la autoturisme	97/27	2003/19		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	cap. IV pct. 2.14, 3.12 și 7.7
49. Proeminente exterioare ale cabinei	92/114	-				X	X	X							61/00	în vigoare
50. Elemente mecanice de cuplare	94/20	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	55/01	în vigoare
			(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)							
51. Comportarea la foc	95/28	-			X										-	în vigoare
52 Autobuze (mai mult de 22 pasageri)	2001/85	-		X	X										36/03	Cap. IV pct. 16.4
52 Autobuze (cel mult 22 de pasageri)	2001/85	-		X	X										52/01	Cap. IV pct. 16.5
52 Autobuze cu etaj	2001/85	-		X	X										107/00	Cap. IV pct. 16.4
52. Rezistența suprastructurii autobuzelor	2001/85	-		X	X										66/1	Cap. IV pct. 9.14
53. Coliziune frontală	96/79	1999/98	X												94/01	Cap. IV pct. 9.13
54. Coliziune laterală	96/27	-	X			X									95/01	Cap. IV pct. 9.13
55. Vehicule ADR	98/91	-				X	X	X	X	X	X	X	X	X	105/02	în vigoare
						(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)		
56. Dispozitive antiîmpănare față	2000/40	-				X	X								93/00	Cap. IV pct. 9.12

X Directiva aplicabilă

- (1) Vehiculele din această categorie trebuie să fie echipate cu un dispozitiv adecvat de dejivrare și dezaburire a parbrizului
- (2) Vehiculele din această categorie trebuie să fie echipate cu un dispozitiv adecvat de spalare și ștergere a parbrizului
- (3) Cerințele [directivei 94/20/CE](#) se aplică numai vehiculelor echipate cu dispozitive de cuplare
- (4) Cerințele [directivei 98/91/CE](#) se aplică numai atunci când constructorul solicită omologarea unui vehicul destinat exclusiv transportului de mărfuri periculoase
- (5) În cazul vehiculelor alimentate cu GPL și GNC, în așteptarea modificărilor pertinente ale [directivei 70/221/CEE](#), pentru a include rezervoarele GPL și GNC, se accepta omologarea conform regulamentelor ECE - UN 67 /01 sau 110.

*) Poziția 48, coloana a 3-a din tabelul 1, secțiunea A a anexei 2 a fost modificată de pct. 22 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

*) Poziția 48, ultima coloană din tabelul 1, secțiunea A a anexei 2 a fost modificată de pct. 23 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

2. Reglementări care se bazează numai pe prevederile regulamentelor ECE - UN

Obiectul omologării	Regulamente		Directive UE		Termen de aplicare
	ECE - UN				
	nr.	Seria	Directiva	Ultima	
		amend.	de baza	modificare	
		CEE (CE)			

Autovehicule alimentate cu GPL	67	01	-	-	în vigoare
Determinarea vitezei maxime	68	00	-	-	în vigoare
Plăci de identificare spate pentru vehicule lente	69	01	-	-	în vigoare
Plăci de identificare spate pentru vehicule lungi și grele	70	01	-	-	în vigoare
Dispozitive scurte de atelare vehicule utilitare	102	00	-	-	în vigoare
Marcaje reflectorizante vehicule lungi și grele	104	00	-	-	Cap. IV pct. 5.39
Pneuri resapate pentru autovehicule și remorci	108	00	-	-	în vigoare
Pneuri resapate pentru autovehicule comerciale și remorci	109	00	-	-	în vigoare
Autovehicule alimentate cu GNC	110	00	-	-	în vigoare
Vehicule-cisterna stabilitate la rasturnare	111	00	-	-	în vigoare

B. Tractoare agricole și forestiere

Font 7

Obiectul omologării	Directive UE		Regulamente ECE - UN		Categorii de vehicule la care se aplică
	Directiva de baza CEE (CE)	Ultima modificare	Nr.	Seria amend.	
Caracteristici, precum și componente utilizate la tractoare cu roți	74/151	98/38	-	-	
- masa maxima încărcat	74/151 I	98/38	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2
- placa de înmatriculare	74/151 II	98/38	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2
- rezervorul de carburant	74/151 IIIa	98/38	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2
- mase - balast	74/151 IV	98/38	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2
- avertizor acustic	74/151 V	98/38	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Este aplicabilă ca alternativa directiva 70/388/CE (autovehicule și remorci)
- nivel sonor (exterior)	74/151 VI	98/38	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Este aplicabilă ca alternativa Directiva 70/157/CE (autovehicule și remorci)
Viteza maxima prin construcție și platforma de încărcare a tractoarelor	74/152	98/89	-	-	
Viteza maxima	74/152	98/89	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2

	par. 1				
Platforma de încărcare	74/152 par. 2	98/89	-	-	T1, T2, T3, (T4.1), T4.2
Oglinzi retrovizoare	74/346	98/40	-	-	T1, T2, T3, (T4.1), T4.2
Câmpul de vizibilitate al tractoristului și stergător de parbriz	74/347	97/54	71	00	T1, T2, T3, (T4.1), (T4.2) Este aplicabilă ca alternativă Directiva 77/649/CE (autovehicule și remorci)
Sistemul de direcție al tractoarelor cu roți	75/321	98/39	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Este aplicabilă ca alternativă Directiva 70/311/CE (autovehicule și remorci)
Deparazitarea radioelectrică a tractoarelor cu roți	75/322	2001/3	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Este aplicabilă ca alternativă și Directiva 72/245/CE (autovehicule și remorci)
Franarea tractoarelor cu roți	76/432	97/54	-	-	T1, T2, T3, (T4.1), T4.2 Este aplicabilă ca alternativă Directiva 71/320/CE (autovehicule și remorci)
Scaunul însoțitorului la tractoarele cu roți	76/763	1999/86		-	T1, T3, T4.1, T4.2, T4.1, T4.2
Nivelul sonor la urechile tractoristului	77/311	97/54		-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2
Dispozitiv de protecție în caz de rasturnare	77/536	1999/55	-	-	T1, T4.1, T4.2
Măsuri contra emisiilor de fum ale motoarelor diesel	77/537	97/54	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Este aplicabilă ca alternativă Directiva 72/306/CE (autovehicule și remorci)
Scaunul tractoristului	78/764	1999/57	-	-	T1, T2, T3, (T4.1), T4.2
Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă	78/933	1999/56	86	00	T1, T2, T3, (T4.1), (T4.2)
Elemente de iluminare și semnalizare luminoasă	79/532	97/54	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Sunt aplicabile ca alternativă directivele 76/757/CE , 76/758/CE , 76/759/CE , 76/760/CE , 76/761/CE , 76/762/CE , 77/538/CE , 77/539/CE (autovehicule și remorci)
Dispozitiv de remorcare, mersul înapoi	79/533	1999/58	-	-	T1, T2, T3, (T4.1), T4.2 Fără bara de remorcare
Dispozitive de protecție la rasturnare ale tractoarelor (încercări statice)	79/622	1999/40	-	-	T1, T4.1, T4.2
Spațiul de conducere și accesul la postul de conducere	80/720	97/54	-	-	T1, T3, T4.1, T4.2
Priza de putere și aparatoarele acesteia	86/297	97/54	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2
Dispozitive de protecție	86/298	2000/19	-	-	T2

în cazul rasturnării tractoarelor cu ecartament îngust, montate în spate					
Amplasarea și identif. Comenzilor	86/415	97/54	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2
Dispozitive de protecție la rasturnare pentru tractoare cu ecartament îngust, montate în fața	87/402	2000/22	-	-	T2
Caracteristici constructive și diverse componente ale tractoarelor	89/173	2000/1	-	-	
- dimensiuni și mase remorcabile	89/173 I	2000/1	-	-	T1, T2, T3, (T4.1), (T4.2)
- geamuri de securitate	89/173 III	2000/1	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Este aplicabilă ca alternativă Directiva 92/22/CE (autovehicule și remorci)
- regulator de viteze	89/173 II, 1	2000/1	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2
- protecția elementelor motorului	89/173 II, 2	2000/1	-	-	T1, T2, T3, (T4.1), T4.2
- legături mecanice	89/173 IV	2000/1	-	-	T1, T2, T3, T4.1, (T4.2)
- placuta fabricantului	89/173 V	2000/1	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2
- legături de franare cu remorca	89/173 VI	2000/1	-	-	T1, T2, T3, T4.1, (T4.2)
Emisii poluante gazeoase și particule la motoare	2000/25	-	96	01	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Este aplicabilă ca alternativă și Directiva 88/77/CE (autovehicule și remorci)
Pneuri pentru vehiculele agricole și remorcile lor	-	-	106	00	

Toate cerințele sunt în vigoare cu excepția celor referitoare la emisii poluante gazeoase și particule la motoare care se aplică conform prevederilor de la cap. IV pct. 8.6

C. Autovehicule cu doua sau trei roti

Obiectul omologării	Directive UE		Regulamente ECE - UN		Termen de aplicare
	Directiva de baza CEE (CE)	Ultima modificare	Nr.	Seria amend.	
Instalatia de franare	93/14	-	78	02	în vigoare
Simbolizarea dispozitivul de comanda, control și indicatoare	93/29	2000/74	60	00	în vigoare
Avertizorul sonor	93/30	-	28	00	în vigoare
Picior articulat de sprijin	93/31	2000/72	-	-	în vigoare
Dispozitiv de reținere pentru însoțitor la vehicule cu 2 roti	93/32	1999/24	-	-	în vigoare
Dispozitive împotriva utilizării ne autorizate	93/33	1999/23	62	00	în vigoare

Inscripții de identificare	93/34	1999/25	-	-	în vigoare
Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă la vehicule cu 2-3 roți	93/92	2000/73	53 74	01 01	în vigoare
Mase și dimensiuni la motociclete	93/93	-	-	-	în vigoare
Montarea plăcilor de înmatriculare la motociclete	93/94	1999/26	-	-	în vigoare
*) Viteza maximă prin construcție, momentul și puterea maximă utilă	95/1	2002/41	-	-	în vigoare
Caracteristici principale și componente ale vehiculelor cu 2-3 roți	97/24	-	-	-	în vigoare
- pneuri și montarea lor	97/24 capitol 1	-	75	00	în vigoare
- echipamente de iluminare și semnalizare luminoasă inclusiv becuri	97/24 capitol 2	97/24 -	1 3 4 6 7 8 19 20 23 37 38 50 56 57 72 82 112 113	02 02 00 01 02 05 02 03 00 03 00 00 01 02 01 01 00 00	în vigoare
- proeminente exterioare	97/24 capitol 3	-	-	-	în vigoare
- oglinzi retrovizoare	97/24 capitol 4	-	81	00	în vigoare
- emisii poluante	97/24 capitol 5	-	-	-	în vigoare
- rezervor de carburant	97/24 capitol 6	-	-	-	în vigoare
- protecție împotriva modificării neautorizate	97/24 Capitol 7	-	-	-	în vigoare
- compatibilitate electromagnetică	97/24 capitol 8	-	-	-	în vigoare
- zgomot	97/24 capitol 9	-	-	-	în vigoare
- dispozitive de cuplare	97/24 capitol 10	-	-	-	în vigoare
- centurile de siguranță pentru vehicule carosate și ancorarea lor	97/24 capitol 11	-	-	-	în vigoare
- geamuri, instalații de ștergere, spalare, uscare și dejivrare a	97/24 capitol 12	-	-	-	în vigoare

parbrizului					
Vitezometrul	2000/7	-	39	00	în vigoare

Notă:

Vehiculele cu propulsie electrica nu sunt supuse condițiilor tehnice referitoare la emisii poluante, nivel sonor și dispozitiv de evacuare. Aceste condiții tehnice nu se aplică nici vehiculelor cu propulsie bimodala în cazul în care unul dintre cele doua moduri de propulsie este electric iar celălalt termic.

*) La poziția "Viteza maxima prin construcție, momentul și puterea maxima utila", a treia coloana a secțiunii C a anexei 2 a fost modificată de pct. 24 al anexei la [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 32 din 15 ianuarie 2004.

D. Reglementări suplimentare care se aplică la omologarea unor sisteme, componente și entități tehnice separate și care nu sunt incluse în reglementările precizate la punctele A, B, C

Obiectul omologării	Regulamente		Directive UE		Observații
	ECE - UN				
	nr.	Seria	Directiva	Ultima	
		amend.	de baza	modificare	
			CEE (CE)		
Casti de protecție motociclete - mopede	22	05	-	-	
Triunghiuri de presemnalizare	27	03	-	-	
Stergatoare pentru faruri	45	01	-	-	
Lampi speciale de avertisment pentru automobile	65	00	-	-	
Echipamente speciale pentru automobile alimentate cu GPL	67	01	-	-	
Plăci de identificare pentru vehicule lente	69	01	-	-	
Plăci de identificare pentru vehicule lungi și grele	70	01	-	-	
Marcaje retroreflectorizante pentru vehicule lungi și grele	104	00	-	-	
Echipamente speciale pentru automobile alimentate cu GN	110	00	-	-	
Motoare cu ardere internă pentru mașini mobile nerutiere	-	-	97/68	2001/63	
Recipienti simpli de presiune	-	-	87/404	93/68	
Limitator de viteză maximă	-	-	92/24	-	
Aparat de control (tahograf)	-	-	3821/85	2135/98	

Anexa 3

la reglementări

TOLERANTE

Pentru omologări individuale sau de serie mica

Tabelul 1

Abateri admisibile pentru determinarea prin încercări a dimensiunilor liniare (diametre, lungimi, lățimi, înălțimi, grosimi - valori în mm)

	Domeniul nominal al dimensiunilor
gradul de precizie	

	0,5 - 3	3 - 6	6 - 30	30 - 120	120 - 315	315-1000 incl.
	incl.	incl.	incl.	incl.	incl.	
fin	± 0,05	± 0,05	± 0,1	± 0,15	± 0,2	± 0,3
mediu	± 0,1	± 0,1	± 0,2	± 0,3	± 0,5	± 0,8
grosier	± 0,15	± 0,2	± 0,5	± 0,8	± 1,2	± 2
foarte grosier	--	± 0,5	± 1	± 1,5	± 2	± 3

Tabelul 2
Abateri admisibile pentru determinarea prin
încercări a dimensiunilor unghiulare

Domeniul unghiular		
0 - 10° incl.	10° - 100° incl.	peste 100° incl.
± 30°	± 5%	± (3% + 2°)

Font 7

Tabelul 3
Catalog de tolerante cuprinzând abateri admisibile la
determinarea valorilor indicate de constructor

Nr. crt.	Denumire	Abateri admisibile	
		motociclete, autoturisme, vehicule utilitare curente și remorcile acestora	mașini autopropulsate pentru lucrări, vehicule agricole sau forestiere și remorcile acestora
1	Sasiul și caroseria		
1.1	Dimensiuni principale		
1.1.1	Lungime L (mm)*1)	± (0,005 L + 30 mm)	± (0,005 L + 60 mm)
1.1.2	Latime B (mm)*1)	± (0,005 B + 20 mm)	± (0,005 B + 40 mm)
1.1.3	Înălțime*1)	± 50 mm	± 80 mm
1.2	Ampatamentul respectiv distanța de sprijin la semiremorcile cu sa	± 30 mm	± 30 mm
1.3	Distanța de sprijin la remorcile cu o axa	± 30 mm	± 40 mm
1.4	Lungimea protapului	± 30 mm	± 30 mm
1.5	Distanța între axa gaurii și extremitatea degajării furcii de tracțiune la remorcile cu mai multe axe	± 20 mm	± 20 mm
1.6	Înălțimea de cuplare, inclusiv la cuplajul cu sa	± 50 mm	± 80 mm
1.7	Raza maximă a seii spre tractor	± 20 mm	± 20 mm
1.8	Lungimea consolei, față și spate	± 20 mm	± 30 mm
1.9	Distanțele dintre centrul de greutate și axa față sau axa spate*2)	± 30 mm	± 30 mm
1.10	Ecartamentul	± 20 mm	± 20 mm*3)
1.11	Adancimile de ambutisare a roților	± 4 mm	± 5 mm
1.12	Spațiul de încărcare (inclusiv dimensiunile pentru calculul suprafeței de încărcare)		
1.12.1	Lungimea	± 30 mm	± 30 mm*4)

1.12.2	Lăţimea	± 30 mm	± 30 mm*4)
1.12.3	Înălţimea	± 20 mm	± 20 mm*4)
1.12.4	Volumul (la autocisterne)	± 3%	± 3%
1.13	Dimensiunile plăcii de înmatriculare*5)		
1.13.1	Înălţimea	tab. 1, foarte grosier	tab. 1, foarte grosier
1.13.2	Lăţimea	tab. 1, foarte grosier	tab. 1, foarte grosier
1.13.3	Înălţimea marginii inferioare resp. superioare a plăcii de înmatriculare deasupra carosabilului (vehiculul gol)	± 50 mm	± 60 mm
1.14	Amplasarea dispozitivelor de iluminare		
1.14.1	Distanţele între dispozitivele de iluminare-semnalizare pe direcţia lungimii vehiculului	± 50 mm	± 100 mm
1.14.2	Distanţele între dispozitivele de iluminare-semnalizare pe direcţia latimii vehiculului	± 30 mm	± 40 mm
1.14.3	Înălţimea punctului inferior respectiv superior al suprafeţei iluminante deasupra carosabilului (vehiculul neincarcă)	± 50 mm	± 60 mm
1.14.4	Distanţa punctelor exterioare ale suprafeţelor iluminante faţă de lăţimea de gabarit a vehiculului	± 30 mm	± 60 mm
1.14.5	Amplasarea lampilor de iluminare a plăcii de înmatriculare faţă de marginea sau centrul sau de suprafaţa de aşezare a numărului de înmatriculare	± 2 mm, respectiv în cadrul câmpului plăcii de înmatriculare	± 2 mm, respectiv în cadrul câmpului plăcii de înmatriculare
1.14.6	Unghiul relativ între lumina numărului de înmatriculare şi suprafaţa de aşezare	± 2°, respectiv în cadrul câmpului plăcii de înmatriculare	± 2°, respectiv în cadrul câmpului plăcii de înmatriculare
1.15	Dimensiunile pentru reglarea scaunului conducătorului		
1.15.1	Deplasarea longitudinală	± 10 mm	± 10 mm
1.15.2	Deplasarea pe înălţime	± 10 mm	± 10 mm
1.15.3	Inclinarea spatarului	± 3°	± 3°
1.16	Dimensiunile spaţiului destinat scaunelor la postul de conducere	± 20 mm	± 20 mm
1.17	Dimensiunile scaunelor (inclusiv motocicletă), scaunul neincarcă	± 20 mm	± 20 mm
1.18	Amplasarea elementelor de comanda (actionare)	± 10 mm	± 10 mm
1.19	Dimensiunile golurilor pentru uşi (inclusiv ieşirile de siguranţă)	± 10 mm	nu este cazul
1.20	Înălţimea treptei de urcare deasupra carosabilului*6)	± 50 mm	± 80 mm
1.21	Amplasarea punctelor de ancorare a centurilor (fixe faţă de vehicul)*7)	± 10 mm	± 10 mm
1.22	Dimensiunile elementelor câmpului		

	de vizibilitate		
1.22.1	Lăţimea şi distanţa elementelor de obturare din semicercul de vizibilitate*8)	± 100 mm	± 100 mm
1.22.2	Raza, coarda cercului de vizibilitate (9,5 m*8)	± 50 mm	± 50 mm
1.23	Distanţa de la centrul volanului până la muchia bordului vehiculului	± 30 mm	± 100 mm
2	Mase		
2.1	Masele proprii (inclusiv sarcinile pe axe ale vehiculului neîncărcat şi masa componentelor indicate la expertiza de tip)	± 5%	± 5%
2.2	Greutăţile (masele) la încercări*9)	± 3%	± 3%
3	Motorul cu consumatorii auxiliari şi transmisia		
3.1	Cursa	Tab. 1, mediu	tab. 1, mediu
3.2	Alezajul	Tab. 1, mediu	tab. 1, mediu
3.3	Puterea maximă		
3.3.1	a motoarelor Diesel şi Otto la încercarea iniţială	± 2%	± 2%
3.3.2	la încercări ulterioare	± 5%	± 5%
3.4	Momentul maxim		
3.4.1	la încercarea iniţială	± 2%	± 2%
3.4.2	la încercări ulterioare	± 5%	± 5%
3.5	Turaţiile la pct. 3.3 şi 3.4	± 1,5%	± 1,5%
3.6	Conţinutul rezervorului de carburant (la alimentare în poziţia de montaj pe carosabil orizontal)	± 10%	± 10%
3.7	Sistemul de evacuare a gazelor arse		
3.7.1	Lungimile conductelor*10)	± 20 mm	± 20 mm
3.7.2	Cotele principale ale amortizorului de zgomot, mărimea gaurilor etc.	Tab. 1, foarte grosier	tab. 1, foarte grosier
3.8	Diametrul la transmisiile prin fricţiune	Tab. 1, foarte grosier	tab. 1, foarte grosier
4	Zgomote*11)	+ 2 dB (A)	+ 2 dB (A)
4.1	Zgomotul în staţionare	+ 2 dB (A)	+ 2 dB (A)
4.2	Zgomotul în mers	+ 2 dB (A)	+ 2 dB (A)
4.3	Zgomotul la franare cu frana de motor	+ 2 dB (A)	+ 2 dB (A)
4.4	Zgomotul în apropierea orificiului de evacuare	+ 5 dB (A)	+ 5 dB (A)
4.5	Zgomotul de fond	+ 2 dB (A)	+ 2 dB (A)
5	Viteze*12)		
	V (km/h)		
5.1	Viteza maximă *13)		
	Până la 50 km/h	± 10%	± 10%
	între 51 şi 150 km/h	± (0,03 V + 3,5) km/h	± (0,03 V + 3,5) km/h

	peste 150 km/h	$\pm (0,01 V + 6,5) \text{ km/h}$	$\pm (0,01 V + 6,5) \text{ km/h}$
5.2	Vitezele de încercare*14)*15)		
	Până la 50 km/h	$\pm (0,01 V + 2) \text{ km/h}$	$\pm (0,01 V + 2) \text{ km/h}$
	Peste 50 km/h	$\pm (0,01 V + 2) \text{ km/h}$	$\pm (0,01 V + 2) \text{ km/h}$
6	Sistemul de direcție		
6.1	Diametrul volanului (exterior)	$\pm 5 \text{ mm}$	$\pm 5 \text{ mm}$
6.2	Lățimea ghidonului	$\pm 10 \text{ mm}$	$\pm 10 \text{ mm}$
6.3	Parametri unghiulari	Tab. 2	tab. 2
6.4	Forța de acționare	$\pm 10\%$, dar nu mai mult de $\pm 30 \text{ N}$	$\pm 10\%$, dar nu mai mult de $\pm 30 \text{ N}$
6.5	Diametrul minim de gabarit la viraj	$\pm 500 \text{ mm}$	$\pm 500 \text{ mm}^{*16)}$
6.6	Bracajul maxim al roților de direcție în grade	Tab. 2	tab. 2
6.7	Abaterea de la raza exterioară (12.000 mm) de viraj*17)	$\pm 75 \text{ mm}$	$\pm 75 \text{ mm}^{*18)}$
6.8	Lățimea suprafeței inelare acoperite la viraj	$\pm 150 \text{ mm}$	$\pm 150 \text{ mm}$
6.9	Depășirea cercului exterior de viraj de către elemente ale caroseriei	$\pm 50 \text{ mm}$	$\pm 50 \text{ mm}^{*19)}$
6.10	Lungimile efective ale levierului de direcție	Tab. 1, grosier	tab. 1, grosier
6.11	Diametrul cilindrului servodirectiei	Tab. 1, mediu	tab. 1, mediu
6.12	Diametrul arborelui de direcție	Tab. 1, mediu	tab. 1, mediu
6.13	Cursa în cilindrul servodirectiei	$\pm 3\%$	$\pm 3\%$
6.14	Debitul de ulei la ieșirea din pompa servodirectiei	$\pm 15\%$	$\pm 15\%$
6.15	Presiunea maximă de lucru la regimul nominal	$\pm 5\%$	$\pm 5\%$
6.16	Timpul pentru bracaj maxim (măsurat conform reglementărilor pentru sisteme de direcție)	$\pm 10\%$	$\pm 10\%$
6.17	Unghiul de fuga (numai pentru motociclete)	$\pm 10 \text{ mm}$	nu este cazul
6.18	Unghiul de direcție (numai pentru motociclete)	$\pm 3^\circ$	nu este cazul
7	Sistemul de frânare*20)		
7.1	Diametrul tamburului de frână al roții	Tab. 1, mediu	tab. 1, mediu
7.2	Diametrul discului de frână al roții	Tab. 1, grosier	tab. 1, grosier
7.3	Lățimea garniturii de frână	Tab. 1, foarte grosier	tab. 1, foarte grosier
7.4	Suprafața efectivă a garniturii de frână	$\pm 5\%$	$\pm 5\%$
7.5	Decelerația respectiv factorul de frânare realizate (nu este valabil pentru valorile de calcul indicate de constructor și pentru verificarea ulterioară)	$\pm 10\%$ din valoarea măsurată, dar nu mai mare de $\pm 0,3 \text{ m/s}^2$, respectiv $\pm 3\%$ factor de frânare	$\pm 10\%$ din valoarea măsurată, dar nu mai mare de $\pm 0,3 \text{ m/s}^2$, respectiv $\pm 3\%$ factor de frânare
7.6	Forța de acționare utilizată (nu este valabil pentru verificarea ulterioară)	$\pm 5\%$, dar nu mai mare de 30 N	$\pm 5\%$, dar nu mai mare de 30 N

7.7	Forțele suplimentare, forțele în perioada de reacție a franei	± 15%	± 15%
7.8	Forțele arcurilor (de ex. Arcurile de reglaj, arcul cilindrului acumulator)	± 10%	± 10%
7.9	Presiunile hidraulice (suprapresiune)*21)	± 5%, dar nu mai mare de ± 2 bar	± 5%, dar nu mai mare de ± 2 bar
7.10	Presiunile pneumatice (suprapresiune), nu este valabil pentru presiunea în rezervor la sistemele fără regulator de presiune	± 5%, dar nu mai mare de ± 0,2 bar	± 5%, dar nu mai mare de ± 0,2 bar
7.11	Depresiuni	± 0,1 bar	± 0,1 bar
7.12	Timpul de reacție și de expansiune a forțelor de frânare	Nu este cazul	nu este cazul
7.13	Lungimile efective ale levierelor de frânare	Tab. 1, grosier	tab. 1, grosier
7.14	Diametrul cilindrului principal al sistemului de frânare în cazul frânării hidraulice	Tab. 1, fin	tab. 1, fin
7.15	Diametrul cilindrului din roata la sistemul de frânare hidraulic	Tab. 1, fin	tab. 1, fin
7.16	Diametrul cilindrului de acționare a roții la sistemul de frânare pneumatic	± 3%	± 3%
7.17	Cursele maxim posibile în cilindrii de frână	± 3%, dar nu mai mari de ± 1 mm	± 3%, dar nu mai mari de ± 1 mm
7.18	Volumul cilindrului acumulator de energie, raportat la valorile nominale	± 5%	± 5%
7.19	Diametrul conductei la sistemele de frânare hidraulic și pneumatic	Tab. 1, grosier	tab. 1, grosier
7.20	Diametrul cablului și timoneriei la sistemul de frânare mecanic	Tab. 1, foarte grosier, dar nu sub 3 mm	tab. 1, foarte grosier, dar nu sub 3 mm

*) Aceste abateri sunt valorile mari în cazul în care nu există alte prevederi mai restrictive impuse de constructor sau prin reglementările care se aplică prin prezentele reglementări.

Note la tabel:

*1) Dimensiunile măsurate nu pot depăși dimensiunile maxime indicate la cap. "dimensiuni și mase".

*2) Prin aceasta se înțelege, de exemplu, distanța centrului de greutate total față de axele sau de amplasarea centrelor de greutate separate, din care se calculează centrul de greutate total (de exemplu amplasarea scaunelor în autobuze).

*3) În cazul vehiculelor cu ecartament reglabil:

*4) În cazul vehiculelor cu platforma de încărcare:

- pentru consola spate ± 70 mm;
- pentru lungimea spațiului de încărcare ± 80 mm;
- pentru lățimea spațiului de încărcare ± 50 mm;
- pentru înălțimea spațiului de încărcare ± 50 mm.

*5) În acest caz sunt indicate numai toleranțele cu privire la pct. 1.14.5.

*6) Înălțimea treptei de urcare nu se trece în mod obișnuit în documente pentru vehiculele agricole sau forestiere și pentru mașinile pentru lucrări.

*7) Nu este valabil pentru punctele efective de ancorare, ca de exemplu, pentru bucla scaunului.

*8) Nu este valabil pentru părțile flexibile și/sau mobile demontabile situate în interiorul vehiculului sau pe acesta.

*9) Masa existentă la începutul anumitor încercări (de exemplu încercarea la frânare sau la zgomot), care se poate modifica numai în domeniul indicat în timpul încercării (de exemplu, prin consumul de carburant).

*10) Prin aceasta nu se înțelege lungimea totală a sistemului de evacuare a gazelor arse, ci numai anumite lungimi speciale de țevi (de exemplu, țevile de evacuare a gazelor arse de la motociclete, care au o influență asupra puterii motorului).

*11) Pentru măsurarea zgomotului se iau în considerare prevederile reglementărilor în vigoare.

*12) Numai pentru motoarele rodate.

*13) Constructorii de vehicule pot solicita abateri mai mici ale valorilor măsurate, dacă pot dovedi o imprastiere mai mica a dimensiunilor în fabricație. Vitezele maxime admisibile ale pneurilor se vor lua în considerare.

*14) De exemplu, pentru măsurările la franare și la zgomot, dacă nu există alte constatări.

*15) Pentru controlul aparatelor de măsurare a vitezei conform reglementărilor europene se poate prescrie $\pm 1\%$.

*16) Nu este valabil pentru vehicule cu un diametru de viraj mai mic de 6.000 mm.

*17) În acest caz se înțelege abaterea admisibilă de la raza exterioră a cercului.

*18) Pentru vehiculele cu roțile spate directoare ± 150 mm.

*19) Pentru vehiculele cu roțile spate directoare ± 100 mm.

*20) Toleranțele indicate aici sunt valabile numai pentru încercarea agregatelor separat.

*21) Cu referire la starea nominală de exploatare conform datelor constructorului.

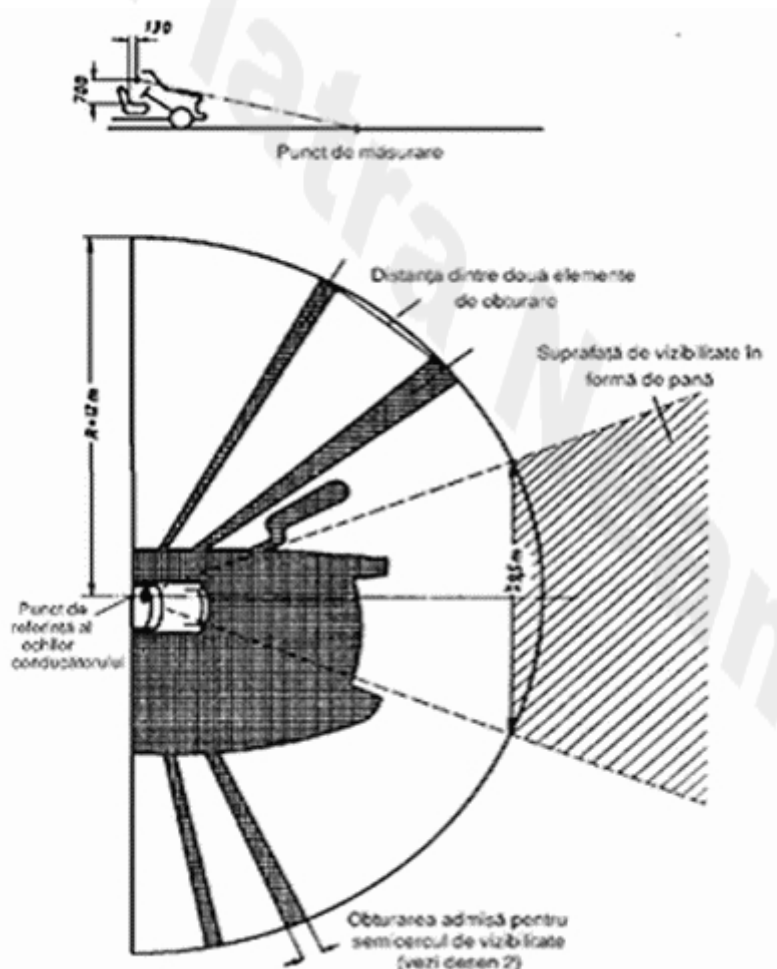
Anexa 4

la reglementări

VIZIBILITATEA SPRE ÎNAINTE

a conducătorilor de autovehicule, altele decât M(1)

Obturarea vederii pe semicercul de vizibilitate (ochii conducătorului se considera concentrați într-un singur punct) - Desen 1



Lățimea	Distanța	Acoperire	Observații
- - - 100	1,000	1,2	Vizibilitate acceptabilă
-.-.- 240	1,600	1,8	Vizibilitate inacceptabilă

..... 160	1,200	1,6	Vizibilitate inadmisibilă
			în interiorul zonei de
			vizibilitate, dar
			admisibilă în exteriorul ei

Obturarea vederii pe semicercul de vizibilitate (ochii conducătorului se considera concentrați într-un singur punct)
- Desen 2



OBSERVAȚII:

1. Câmpul de vizibilitate înainte se considera suficient dacă limita de vizibilitate - deci limita suprafeței de drum care, datorită construcției autovehiculului, nu mai este vizibilă conducătorului - este situată în interiorul unui semicerc cu raza de 12 m (desen 1).
2. Pentru determinarea limitei vizibilității ochii conducătorului se considera concentrați într-un punct (punctul ochilor). Acest punct este situat la o înălțime de 700 mm pe verticala care trece prin scaunul conducătorului, în poziția de mijloc, neîncărcat. Verticala se afla la o distanță de 130 mm față de muchia din față de spatarul scaunului, pe linia mediana a scaunului. Limita de vizibilitate asupra drumului se stabilește pornind de la acest punct, pentru vehiculul neîncărcat. Scaunele a căror înălțime este reglabilă în funcție de încărcarea lor, de exemplu scaunele oscilante, trebuie fixate la determinarea punctului ochilor la o înălțime care corespunde unei poziții normale de conducere, stabilită de constructor; aceasta procedură nu se aplică pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări și tractoarele agricole și forestiere. La determinarea câmpului de vizibilitate nu se utilizează dispozitivele auxiliare care se afla pe vehicul și servesc la îmbunătățirea vizibilității (de exemplu: sistemul de oglinzi). Proiecția punctului ochilor pe drum este originea sistemului de coordonate în care se înscrie limita de vizibilitate.
3. Vizibilitatea liberă înainte trebuie să fie asigurată pornindu-se de la linia de baza a unei pene corespunzătoare unei coarde de pe cercul de vizibilitate care trebuie să fie de cel puțin 9,5 m (desen. 1). Obstacolele constituite de oglinzile reglementare nu trebuie în general să fie luate în considerare.
4. Obstacolele constituite de elemente constructive (de exemplu stâlpii pentru uși, elementele de sprijin pentru acoperis, alte elemente constructive etc.) pot fi admise numai dacă obturările pe care le provoacă pe cercul de vizibilitate îndeplinesc următoarele condiții:

- a) obturările nu trebuie să depășească valorile indicate prin limitele inferioare pe desenul 2. Distanța dintre elementele obturatoare de pe vehicul și ochii conducătorului trebuie măsurată pe raza de lumina care duce la semicercul de vizibilitate, lățimea în punctul de intersecție a razei de lumina cu piesa respectivă;
 - b) în cazul elementelor obturatoare mai late de 80 mm trebuie să existe între liniile mediane a doua elemente alăturate o distanță de cel puțin 2,5 m, măsurată pe coarda semicercului de vizibilitate;
 - c) în domeniul penei de vizibilitate indicate la pct. 3 trebuie să existe cel mult două elemente obturatoare;
 - d) în toată zona semicercului de vizibilitate nu trebuie să existe mai mult de 6 elemente obturatoare;
 - e) obstacolele pentru care rezultă valori care se situează între curbele limita inferioare sau superioare (desen 2) pot fi acceptate numai în cazul în care sunt provocate de elemente constructive care nu pot fi înlăturate din motive de rezistență. Asemenea obstacole pot fi situate numai în afară penei de vizibilitate și sunt limitate la un obstacol pe fiecare parte.
5. Posibilitatea acceptării obstacolelor pentru fiecare dintre elementele obturatoare poate fi, de asemenea, determinată după cum urmează:

a) un obstacol conform pct. 4 a) poate fi acceptat numai dacă $\frac{a}{b} \geq 22,4$;

b - 65

a

b) un obstacol conform pct. 4 a) poate fi acceptat numai dacă $\frac{a}{b} \geq 10,6$;

b - 65

în care:

a = distanța de la elementul obturator până la punctul ochilor în mm;

b = lățimea elementului obturator în mm.

Notă: Ca baza este adoptată o obturare admisibilă de 600 mm (respectiv 1.200 mm) pe semicercul de vizibilitate la vizibilitate cu ambii ochi (distanța între ochi 65 mm).

6. Componentele agatate sau părțile de caroserie ale vehiculului pot să ajungă din partea de sus numai până la înălțimea de intrare în câmpul de vizibilitate.

7. La vehiculele cu parbriz trebuie avute în vedere următoarele:

- a) parbrizele plane trebuie să fie montate cu o înclinare de cel puțin 5 grade cu planul vertical, pentru excluderea imaginilor oglindite;
- b) pentru conducător trebuie să existe un parasolar suficient de mare și bine fixat, reglabil;
- c) parbrizele trebuie să fie accesibile în vederea curățării în siguranță, fără elemente ajutoare din exterior;
- d) domeniul de acțiune al stergătoarelor de parbriz trebuie astfel stabilit încât și în caz de ploaie, zapada sau murdărire să fie asigurată o vizibilitate liberă înainte sub un unghi de cel puțin 35 de grade în interiorul penei de vizibilitate;
- e) acoperirea și înghețarea parbrizelor în timpul mersului trebuie să poată fi împiedicată cel puțin în domeniul de acțiune al stergătoarelor, cu ferestrele închise.

Anexa 5

Font 8

la reglementări

TABEL SINTETIC

al prevederilor privind echiparea obligatorie cu centuri de siguranță pentru diferite tipuri de vehicule și marcajul centurilor, conform Directivei 77/541/CEE, modificată prin Directiva 2000/3/CE

Tabel de prescripții minime aplicabile centurilor de siguranță și retractorilor					
Categorii Vehiculului	Scaune îndreptate spre înainte				Scaune îndreptate spre înapoi
	Scaune laterale		Scaune centrale		
	Fața	Altele	Fața	Altele	
M(1)	Ar4m	Ar4m,	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m
M(2)≤3.5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m Br4Nm
M(2)>3.5 t	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm &	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm &	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm &	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm &	Br3, Br4m, Br4Nm
M(3)	Vezi punctul 3.1.10 pentru condițiile în care este autorizată centura în doua puncte	Vezi punctul 3.1.10 pentru condițiile în care este autorizată centura în doua puncte	Vezi punctul 3.1.10 pentru condițiile în care este autorizată centura în doua puncte	Vezi punctul 3.1.10 pentru condițiile în care este autorizată centura în doua puncte	
N(1)	Ar4m, Ar4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau nici una \$	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm*)	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau nici una \$	Nici una
		Punctele 3.1.8 și 3.1.9. Centura în doua puncte cerută pentru scaunele expuse	3.1.7 Centura în doua puncte autorizata dacă parbrizul nu intră în zona de referința	Punctele 3.1.8 și 3.1.9. Centura în doua puncte cerută pentru scaunele expuse	
N(2)	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm*)	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau nici una \$	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm*)	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau nici una \$	Nici una
N(3)	3.1.7 Centura în doua puncte autorizata dacă parbrizul este în afară zonei de referința și	Punctele 3.1.8 și 3.1.9 Centura în doua puncte cerută la scaunele expuse	3.1.7 Centura în doua puncte dacă parbrizul nu e în zona de referința	Punctele 3.1.8 și 3.1.9 Centura în doua puncte cerută la scaunele expuse	

	pentru scaunul				
	conducătorului				

A - centura 3 puncte (abdominal și diagonală)

B - centura 2 puncte (abdominală)

r - retractor

m - retractor cu blocare de urgență (sensibilitate multiplă)

3 - retractor cu blocare automată

4 - retractor cu blocare de urgență

N - prag superior de reacție (vezi anexa I la [directiva 77/541/CEE](#), pct. 1.8.3 - 1.8.5)

*) Centurile abdominale indicate în tabel pot fi folosite, în anumite condiții, în funcție de poziția parbrizului.

\$ - Centurile abdominale prescrise se referă la locurile care nu sunt protejate în fața cu panouri sau cu spatarul altor scaune;

& - Orice loc așezat, marcat cu acest simbol, menționat în anexa XV, este prevăzut cu centuri în trei puncte dintr-un tip specificat în anexa XV, cu excepția cazului în care este îndeplinită una dintre următoarele condiții:

- dacă există nemijlocit în fața scaunului respectiv un alt scaun sau alte părți ale vehiculului, conform pct. 3.5 din apendicele 1 la anexa III la [Directiva 74/408/CEE](#);

- nici o parte a vehiculului nu este în zona de referință sau, atunci când vehiculul este în mișcare, nu este posibil să se afle în această zonă;

- părțile vehiculului situate în zona de referință îndeplinesc cerințele de absorbție a energiei cuprinse în apendicele la anexa III la [Directiva 74/408/CEE](#).

În acest caz pot fi montate centuri cu două puncte din tipurile prevăzute în anexa XV.

Notă: În toate cazurile de tip S pot fi instalate în locul unei centuri A sau B cu condiția utilizării punctelor de ancorare conform [Directivei 76/115/CEE](#).

Anexa 6

la reglementări

EXEMPLU DE INSCRIPTIONARE PENTRU AUTOVEHICULE TRANSPORT COPII



Anexa 7

la reglementări

EXEMPLU DE INSCRIPTIONARE PENTRU AUTOVEHICULE ȘCOALA



Anexa 8

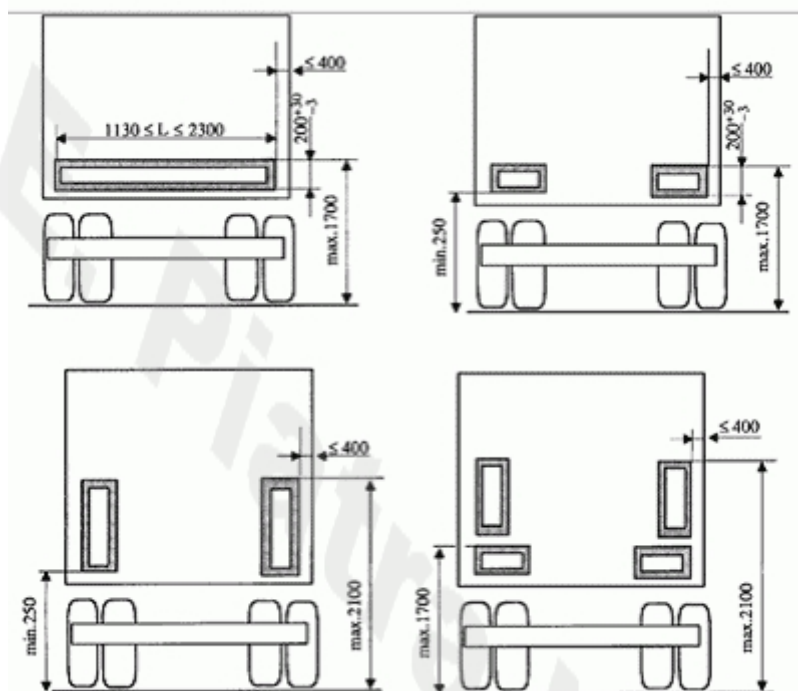
AMPLASAREA PLACILOR DE IDENTIFICARE

Dreptunghiulare sau triunghiulare

A. REMORCI ȘI SEMIREMORCI

Condiții de montaj:

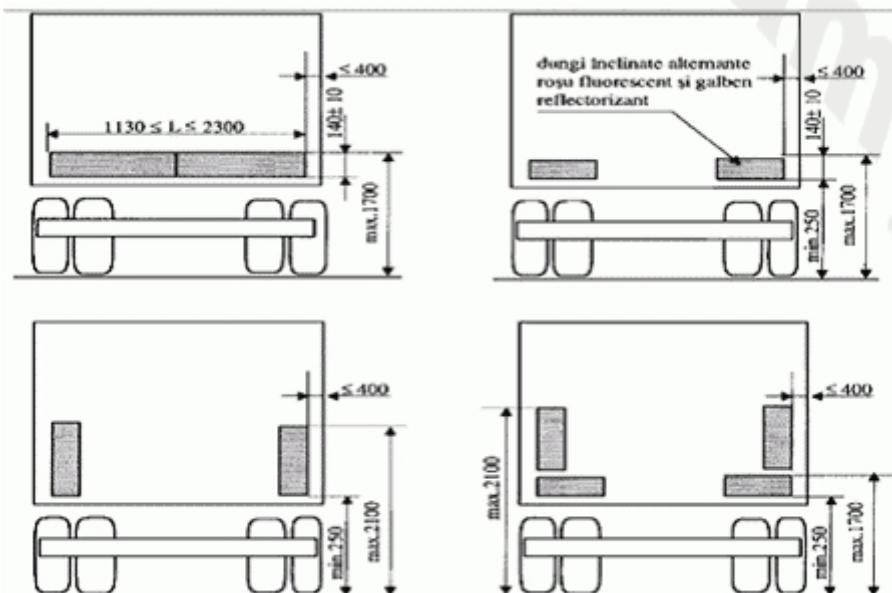
1. Lungimea și lățimea placilor de identificare sunt prevăzute în Regulamentul nr. 70 ECE - UN.
2. Plăcile se vor monta pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a vehiculului (înclinarea unghiulară maximă nu va depăși 50 pentru nici o parte a plăcii) și simetric față de aceasta; linia marginilor inferioare va fi paralelă cu solul.
3. Lungimea totală a unei serii formate din 1, 2 sau 4 plăci reflectorizante și fluorescente este de minimum 1.130 mm și maximum 2.300 mm.



B. AUTOVEHICULE

Condiții de montaj:

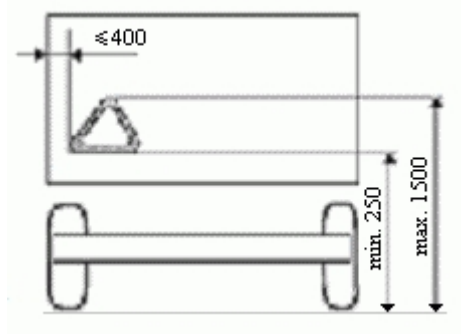
1. Lungimea și lățimea placilor de identificare sunt prevăzută în Regulamentul nr. 70 ECE - UN.
2. Plăcile se vor monta pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a vehiculului (înclinarea unghiulară maximă nu va depăși 50 pentru nici o parte a plăcii) și simetric față de aceasta; linia marginilor inferioare va fi paralelă cu solul.
3. Lungimea totală a unei serii formate din 1, 2 sau 4 plăci reflectorizante și fluorescente este de minimum 1.130 mm și maximum 2.300 mm



C. TRACTOARE, REMORCI LENTE ȘI REMORCI AGRICOLE

Condiții de montaj:

1. Lungimea și lățimea plăcilor de identificare sunt prevăzute în Regulamentul nr. 69 ECE - UN.
2. Placa se va monta pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a vehiculului (inclinarea unghiulară maximă nu va depăși 5° pentru nici o parte a plăcii), iar marginea sa inferioară va fi paralelă cu solul.

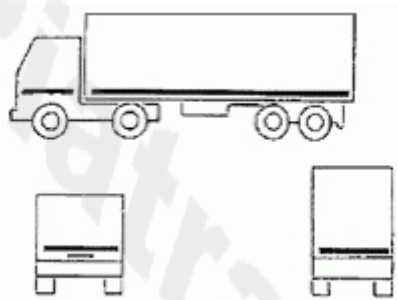


Anexa 9

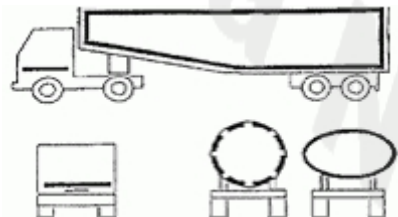
la reglementări

EXEMPLE DE MARCAJ REFLECTORIZANT PENTRU VEHICULE LUNGI ȘI GRELE CONFORM REGULAMENTULUI NR. 104 ECE - UN

Exemplul A



Exemplul B

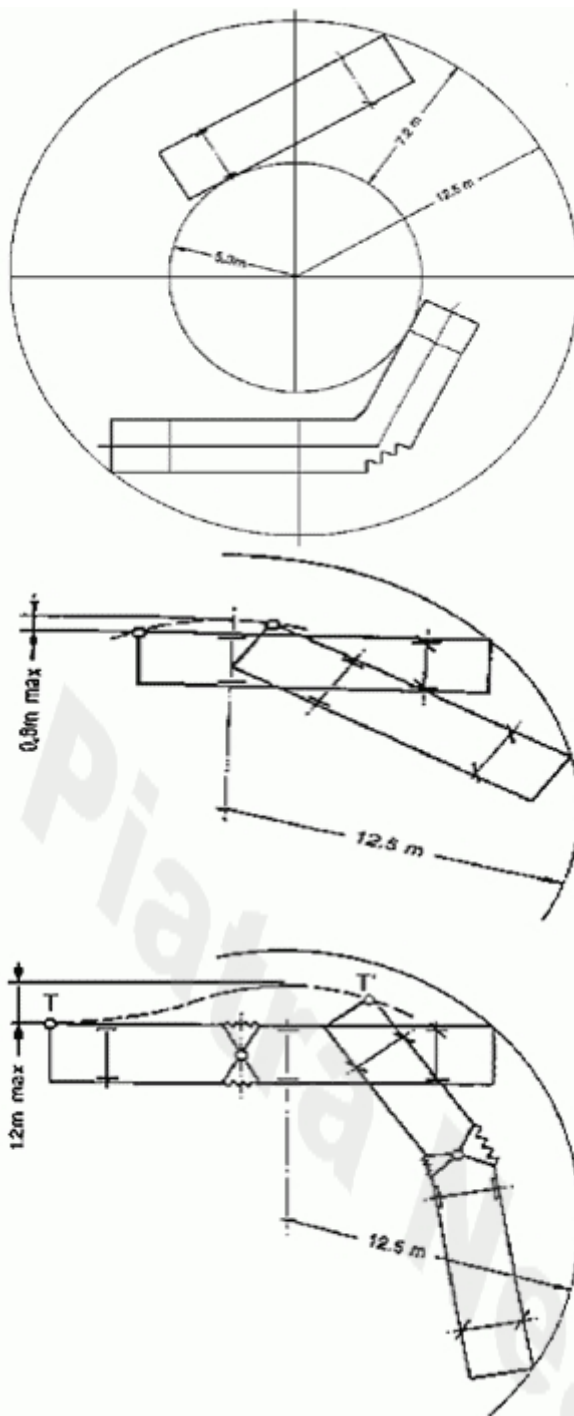


NOTA CTCE Piatra Neamt: Exemplele (A și B) de marcaj reflectorizant pentru vehicule lungi și grele, conform regulamentului nr. 104 ECE - UN, se afla în Monitorul Oficial al României nr. 275 bis din 18 aprilie 2003 (a se vedea figurile asociate)

Anexa 10

la reglementări

ÎNSCRIEREA ÎN CURBE A AUTOVEHICULELOR ȘI A COMBINAȚIILOR DE VEHICULE



Anexa 11

la reglementări

PREVEDERI

privind montarea de către carosieri individuali a suprastructurii și a platformei pentru încărcare la vehiculele utilitare

1. Limitele de sarcina pe axe nu trebuie să fie depășite atunci când vehiculul este încărcat la masa sa maxima admisă, sarcina utila fiind repartizata uniform în spațiul care îi este rezervat.
2. Suprastructura sau platforma de încărcare trebuie să fie realizată și montată ținându-se seama de specificările constructorului sasiului, dacă ele exista.
3. Dimensiunile și amplasarea gaurilor și/sau ale punctelor de sudura trebuie să fie astfel încât ele sa nu afecteze în mod defavorabil rezistența sasiului. Fără autorizarea specială a constructorului, este interzisă gaurirea și executarea de suduri pe aripile și extremitățile adiacente părții centrale ale lonjeroanelor sasiului. În plus nu este admisă nici o sudura dacă constructorul sasiului interzice acest mod de asamblare.
4. Cu ocazia montării suprastructurii sau a platformei de încărcare trebuie luate toate măsurile normale în vederea menținerii centrului de greutate al vehiculului cat mai jos posibil. În plus montarea nu trebuie să afecteze în mod defavorabil stabilitatea vehiculului.

5. Suprastructura, inclusiv piesele intermediare necesare, trebuie să fie fixate direct pe sasiul vehiculului. Gaurile de fixare și elementele de fixare (suruburi, buloane etc.) trebuie să aibă un minimum de joc, cel puțin în punctele de fixare extreme față și spate.
6. Dacă sunt folosite bride pentru fixarea suprastructurii sau a platformei de încărcare pe sasiu, trebuie să fie prevăzute cu distanțieri între laturile lonjeronului, pentru a se evita aplatizarea acestuia. Montarea suprastructurii sau a platformei de încărcare trebuie să se realizeze astfel încât să nu fie compromisă integritatea cablajelor și a circuitelor de franare.
7. Atunci când cabina și caroseria formează un tot, trebuie să se țină seama de gradul de flexibilitate al fixării cabinei. Cu ocazia montării caroseriilor rigide (cum ar fi cisternele) trebuie să se țină seama de eventuala flexibilitate a sasiului.
8. În cazul vehiculelor cisterna, dacă sunt folosite pentru fixarea cisternei pe sasiu suporturi orientate spre exterior, partea verticală a acestor suporturi nu trebuie să aibă lungimea mai mică decât înălțimea sasiului de care sunt legate.
9. În cazul vehiculelor cu suprastructura basculantă, în absența unei suprainaltări a cadrului sasiului (sasiu fals), destinat repartizării eforturilor, axele de pivotare ale suprastructurii basculante spre spate trebuie să fie situate cât mai aproape de punctele din spate de fixare ale arcurilor, pentru a micșora eforturile suplimentare de flexiune exercitate pe sasiu în timpul basculării.
10. În cazul suprastructurilor care basculează doar spre spate, acestea trebuie prevăzute cu plăci de ghidaj, care să dirijeze lateral suprastructura atunci când coboară pe sasiu. Suprastructura vehiculului nu trebuie să fie excesiv de zgomotoasă atunci când vehiculul nu este încărcat.

Anexa 12

la reglementări PROTECȚIA

ocupanților autovehiculelor contra deplasării mărfurilor (încărcăturii)

1. Amenajarea autovehiculelor trebuie să reducă riscurile la care se expun conducătorul auto și ceilalți ocupanți ai autovehiculului, în cazul unei deplasări a încărcăturii spre înainte, în cazul unei franări bruste.
2. Pe aceste autovehicule ocupanții trebuie să fie protejați de o structură de protecție sau de un perete capabil să reziste fără să se rupă la o forță statică uniform repartizată, de 800 daN pe tonă de încărcătură utilă autorizată, orientată orizontal și paralel cu planul longitudinal median al autovehiculului. Acest element de protecție poate fi amovibil.
3. Lățimea elementului de protecție (măsurată perpendicular pe axa longitudinală mediană a autovehiculului) trebuie să fie cel puțin egală cu lățimea spațiului prevăzut pentru ocupanți; în cazul unei cabine independente lățimea sa trebuie să fie cel puțin egală cu lățimea acestei cabine.
4. Înălțimea elementului de protecție trebuie să fie de cel puțin 800 mm deasupra platformei pentru încărcătură în cazul unei cabine independente sau egală cu înălțimea totală a compartimentului pentru încărcătură dacă nu există cabina independentă.
5. Elementul de protecție trebuie să fie fixat direct pe sasiu, pe platforma pentru încărcătură sau, eventual, pe structură. Ancorarea acestei platforme pe sasiu trebuie să fie în măsură să reziste socului transmis. Atunci când cabina este integrată caroseriei, elementul de protecție poate fi fixat la caroserie sau să facă parte integrantă din aceasta. În cazul unui autotractor cu sa nu este necesar un element de protecție pe acesta, dar un asemenea element trebuie montat în mod obligatoriu în fața platformei pentru încărcătură a semiremorcii.
6. În afară de acesta, atunci când autovehiculul sau semiremorca este încărcată cu stâlpi, tuburi, grinzi, foi de tablă sau încărcături similare care pot, în cazul slăbirii ancorajului, să pătrundă în mod periculos în cabina autovehiculului sub efectul unei franări bruste, elementul de protecție trebuie să aibă o rezistență cel puțin egală cu cea a unei table de oțel de o grosime minimă de 3 mm.
7. Atunci când un autovehicul este echipat cu o ramă sau o traversă așezată în spatele cabinei pentru a suporta sarcini lungi, precum grinzi, stâlpi, aceasta trebuie să fie în măsură să reziste efectului combinat a două forțe, fiecare de 580 daN pe tonă de sarcină utilă autorizată, exercitată spre înainte și în jos pe marginea ramei.
8. Aceste prescripții nu sunt obligatorii pentru autoturisme, chiar atunci când ele transportă mărfuri, și nici pentru autovehiculele cisterna specializate și vehiculele speciale destinate transportului de containere sau pentru vehiculele speciale destinate transportului de obiecte indivizibile, dacă aceste vehicule și circulația lor fac obiectul unei reglementări speciale.
9. La autovehiculele din categoria N(1) geamul cabinei poate fi protejat cu o plasă metalică.

Anexa 13

la reglementări

CATALOG

cu exemple de mașini autopropulsate pentru lucrări

1. Autoscreper
2. Autocositoare
3. Autovehicul pentru marcarea drumurilor
4. Buldozer pe pneuri sau senile
5. Combina agricolă pentru recoltat cereale sau furaje
6. Cilindru compresor pentru drumuri
7. Concasor de piatra autopropulsat
8. Electrocar cu diverse agregate (sudura, grup electrogen, pompa)
9. Excavator
10. Locomobila
11. Macara-turn autopropulsata
12. Macara - graifar
13. Masina cu rotor de săpat santuri
14. Masina autopropulsata multifuncțională pentru lucrări terasiere
15. Masina autopropulsata pentru decopertarea imbracamintii asfaltice de pe drumuri
16. Masina autopropulsata pentru turnat asfalt
17. Masina autopropulsata de forat
18. Masina autopropulsata pentru construcția și întreținerea drumurilor
19. Masina autopropulsata pentru finisarea drumurilor
20. Autostivuitor
21. Plug de zapada autopropulsat
22. Freza autopropulsata pentru canale
23. Sasiu autopropulsat cu ferastrau pentru tăiat lemne
24. Trolu autopropulsat
25. Utilaj multifunctional pentru întreținerea drumurilor
26. Vehicul pentru pompieri pentru derularea furtunurilor de apa
27. Vehicul pentru macinat și compactat deșeuri
28. Vehicul pentru tăiat și compactat deșeuri de tabla.

Anexa 14

Font 8

la reglementări

VALORILE

emisiilor poluante limita admise la omologarea autovehiculelor
conform directivelor Uniunii Europene

Directiva 70/220/CE , modificată prin Directiva 96/69/CE (EURO 2) - încercare de tip I

Categorie autovehiculului	Masa de referință MR (kg)	Valori limita				
		CO	HC+NOx		Particule	
		L(1) g/km	L(2) g/km		L(3) g/km	
			benzina	Diesel	benzina	Diesel*3)
M*1)	toate	2,2	1,0	0,5	0,7 (0,9)	0,08 (0,10)
Categoria I	MR≤1250	2,2	1,0	0,5	0,7 (0,9)	0,08 (0,10)
N(1)*2)	Categoria II	1250<MR≤1700	4,0	1,25	0,6	1,0 (1,3)
	Categoria III	1700<MR	5,0	1,5	0,7	1,2 (1,6)

*1) Cu excepția:

- autovehiculelor cu mai mult de 6 locuri, inclusiv al conducătorului;
- autovehiculelor a căror masă maximă tehnic admisibilă depășește 2.500 kg.

*2) și autovehiculele M precizate la nota *1).

*3) Valorile din paranteza pentru motoare Diesel cu injecție directă până la 30 septembrie 1999.

Directiva 70/220/CEE , modificată prin Directiva 98/69/CE - treapta A (EURO 3) - încercare de tip I

Categorie autovehiculului	Masa de referință	Valori limita				
		CO	HC	NOx	HC + NOx	Particule*1

	MR (kg)										
		L(1) (g/km)	L(2) (g/km)	L(3) (g/km)	L(2) + L(3) (g/km)	L(4) (g/km)					
Categoria	Grupa	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Diesel	
M*2)	-	Toate	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
N(1)*3)	I	MR ≤ 1305	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
	II	1305 < MR ≤ 1760	4,17	0,80	0,25	-	0,18	0,65	-	0,72	0,07
	III	1760 < MR	5,22	0,95	0,29	-	0,21	0,78	-	0,86	0,10

*1) Pentru motoarele Diesel.

*2) Cu excepția autovehiculelor cu masă totală tehnic admisibilă mai mare de 2.500 kg.

*3) Și vehiculele M precizate la nota*2)

Directiva 70/220/CEE , modificată prin Directiva 98/69/CE - treapta B (EURO 4) - încercare de tip I

	Masa de referință MR (kg)	Valori limita									
		CO	HC	NOx	HC + NOx	Particule*1					
		L(1) g/km	L(2) g/km	L(3) g/km	L(2)+L(3) g/km	L(4) g/km					
Categoria	Grupa	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Diesel	
M*2)	-	Toate	1,0	0,50	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025
N(1)*3)	I	MR ≤ 1305	1,0	0,50	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025
	II	1305 < MR ≤ 1760	1,81	0,63	0,13	-	0,10	0,33	-	0,39	0,04
	III	1760 < MR	2,27	0,74	0,16	-	0,11	0,39	-	0,46	0,06

*1) Pentru motoarele Diesel

*2) Cu excepția autovehiculelor cu masă totală tehnic admisibilă mai mare de 2.500 kg

*3) Și vehiculele M precizate la nota *2).

Directiva 88/77/CEE , modificată prin Directiva 91/542/CEE - treapta B (EURO 2)

CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NOx (g/kWh)	Particule (g/kWh)
4,0	1,1	7,0	0,15*1)

*1) Până la 30 septembrie 1997 valoarea emisiilor de particule ale motoarelor a căror cilindree unitară este mai mică de 0,7 dmc și turația nominală mai mare de 3.000 rot/min este fixată la 0,25 g/kWh.

Directiva 88/77/CEE , modificată prin Directiva 1999/96/CE - treapta A (EURO 3)

ciclul	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NOx (g/kWh)	Particule	Opacitatea (m-*1 (g/kWh)
ESC și ELR	2,1	0,66	5,0	0,10 0,13*1	0,8

*1) Pentru motoare cu cilindree unitară mai mică de 0,7 dmc și turația nominală mai mare de 3.000 rot/min

ciclul	CO (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH(4)*2 (g/kWh)	NOx (g/kWh)	Particule*3) (g/kWh)
ETC*1)	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 0,21*4)

*1) Condițiile care permit verificarea dacă încercările ETC sunt acceptabile (conform anexei III, appendicele 2, pct. 3.9 din directiva), atunci când este vorba de măsurarea emisiilor motoarelor alimentate cu gaz (LPG sau GNC) și de a le compara cu valorile limita aplicabile fixate vor fi reexaminare și, dacă este nevoie, modificate prin procedura prevăzută la art. 13 din Directiva 70/156/CE .

*2) Pentru motoare alimentate cu gaz (LPG sau GNC).

*3) Nu este aplicabilă pentru motoarele alimentate cu gaz (LPG sau GNC).

*4) Pentru motoare a căror cilindree unitară este mai mică de 0,75 dmc și turația nominală mai mare de 3.000 rot/min.

Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE - treapta B1 (EURO 4)

ciclul	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NOx (g/kWh)	Particule (g/kWh)	Opacitatea (m-1)
ESC și ELR	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5

ciclul	CO (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH(4) *1 (g/kWh)	NOx (g/kWh)	Particule*2 (g/kWh)
ETC	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03

*1) Pentru motoare alimentate cu gaz (LPG sau GNC).

*2) Nu este aplicabilă pentru motoarele alimentate cu gaz (LPG sau GNC).

Pentru omologarea treapta A măsurarea se efectuează conform ciclurilor ESC și ELR pentru motoarele Diesel tradiționale, inclusiv pentru cele echipate cu sisteme de injecție electronică, dispozitive de reciclare a gazelor evacuate (EGR) și/sau catalizatori de oxidare, iar conform ciclului ETC pentru motoarele diesel echipate cu sisteme avansate de post-tratare a gazelor evacuate, inclusiv catalizatori de NOx și/sau filtre de particule.

Pentru omologarea treapta B1 măsurarea se efectuează conform ciclurilor ESC, ELR și ETC.

Pentru motoarele Diesel alimentate cu gaz (LPG sau GNC) măsurarea se efectuează conform ciclului ETC.

Anexa 15

la reglementări

CONDIȚII PRIVIND ECHIVALENȚA DINTRE ANUMITE SUSPENSII NEPNEUMATICE ȘI SUSPENSII PNEUMATICE PENTRU AXA SAU AXELE MOTOARE ALE VEHICULELOR

1. DEFINIȚIA NOTIUNII DE SUSPENSIE PNEUMATICĂ

Un sistem de suspensie se numește pneumatic atunci când efectul de arc este asigurat în proporție de cel puțin 75% de un dispozitiv pneumatic.

2. ECHIVALENȚA

Pentru a fi recunoscută echivalența cu o suspensie pneumatică, suspensia trebuie să corespundă următoarelor criterii:

2.1. atunci când masa suspendată pe o axă motoare sau o axă cuplata este supusă temporar unei oscilații verticale libere de joasă frecvență, frecvența și amortizarea, măsurate atunci când dispozitivul de suspensie suportă sarcina maximă, trebuie să se situeze în limitele definite la punctele 2.2 la 2.5;

2.2. fiecare axă trebuie să fie echipată cu amortizoare hidraulice. Pe axele tandem, amortizoarele hidraulice trebuie astfel pozitionate încât să reducă la minimum oscilațiile axelor cuplate;

2.3. coeficientul mediu de amortizare D trebuie să fie mai mare de 20% din amortizarea critică pentru o suspensie echipată cu amortizoare hidraulice, în stare normală de funcționare;

2.4. nivelul maxim de amortizare al suspensiei, după eliminarea sau neutralizarea tuturor amortizoarelor hidraulice, nu trebuie să depășească 50% din coeficientul mediu de amortizare D;

2.5. frecvența maximă a masei suspendate pe axa motoare sau axa cuplata, în timpul unei oscilații verticale libere și temporare, nu trebuie să depășească 2 Hz;

2.6. frecvența și amortizarea suspensiei sunt definite la punctul 3. Procedurile de încercare pentru măsurarea frecvenței și amortizării sunt descrise la punctul 4.

3. DEFINIREA FRECVENȚEI ȘI AMORTIZĂRII

În această definiție se considera o masă suspendată M (kg) pe o axă motoare sau cuplata. Axa are, între suprafața drumului și masa suspendată, o rigiditate verticală totală de K newtoni/metru (N/m) și un coeficient de amortizare total de C newtoni/metru pe secundă (Ns/m), Z fiind deplasarea verticală a masei suspendate. Ecuația miscării de oscilație liberă a masei suspendate este:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

Frecvența oscilației masei suspendate F (rad/s) este:

$$F = \frac{1}{2\pi} \sqrt{\frac{K}{M}}$$

Amortizarea este critică atunci când: C = C(5),

unde:

$$C(5) = 2 \text{ radical KM}$$

Factorul de amortizare, ca fracție a amortizării critice este $C/C(5)$.

În timpul oscilației libere și temporare a masei suspendate, mișcarea verticală a masei va urma o curbă sinusoidală amortizată (figura 2). Frecvența se poate evalua măsurând timpul, atâta vreme cât ciclurile oscilației sunt observabile. Amortizarea se poate evalua măsurând înălțimea vârfurilor oscilațiilor succesive care se produc în aceeași direcție. Presupunând ca amplitudinile vârfurilor primului și celui de al doilea ciclu de oscilații sunt $A(1)$ și $A(2)$, coeficientul de amortizare D este:

$$D = \frac{C}{C(5)} = \frac{1}{2} \ln \frac{A(1)}{A(2)}$$

În fiind logaritmul natural al coeficientului de amplitudine.

4. PROCEDURA DE ÎNCERCARE

Pentru a determina experimental coeficientul de amortizare D , factorul de amortizare după eliminarea amortizoarelor hidraulice și frecvența F a suspensiei, vehiculul încărcat trebuie:

a) să coboare cu viteză redusă (5 km/h + 1 km/h) o treaptă de 80 mm având profilul indicat în figura 1. Oscilațiile temporare de analizat în ceea ce privește frecvența și amortizarea se produc după ce roțile axei motoare au depășit treapta

sau

b) să fie apasată de sasiu astfel încât sarcina pe axa motoare să fie de 1,5 ori față de valoarea sa statică maximă. Imediat după eliberarea vehiculului se analizează oscilația rezultantă

sau

c) să fie ridicată de sasiu astfel încât masa suspendată să fie ridicată cu 80 mm în raport cu axa motoare. Imediat după eliberarea vehiculului se analizează oscilația rezultantă

sau

d) să fie supus altor proceduri, în măsura în care echivalența acestora a fost demonstrată de către constructor și acceptată de serviciul tehnic.

Vehiculul trebuie echipat cu un traductor de deplasare verticală, montat între axa motoare și sasiu, chiar deasupra axei motoare. Citirea traseului permite, pe de o parte, măsurarea timpului scurs între vârfurile primei și celei de a doua comprimări, pentru a se obține frecvența F și, pe de altă parte, măsurarea coeficientului de amplitudine pentru obținerea amortizării. Pentru axele motoare duble, se montează traductoare între fiecare axă și sasiu chiar deasupra axelor.

Figura 1 - Treapta pentru testarea suspensiei

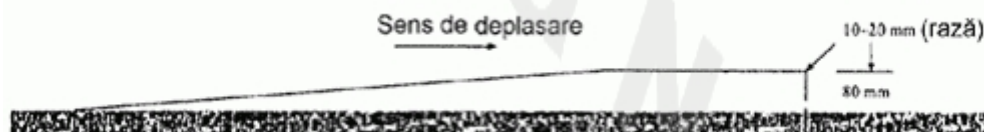
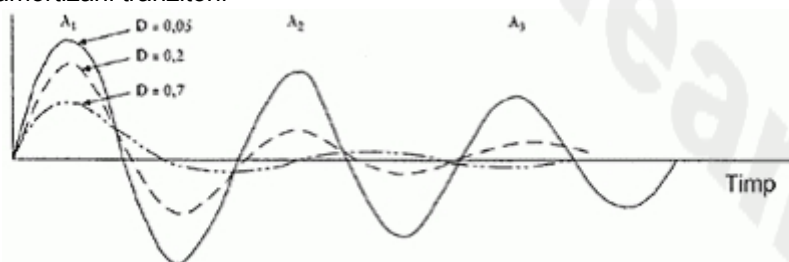


Figura 2 - Răspunsul amortizării tranzitorii



NOTA CTCE Piatra Neamt: Imaginea se afla în Monitorul Oficial al României nr. 275 bis din 18 aprilie 2003 (a se vedea imaginea asociată)