

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 17-08-2004

Prezenta formă consolidată este valabilă începând cu data de 17-08-2004 până la data de 02-03-2005

*) 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 17 august 2004, cu modificările și completările aduse de: [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#); [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#).

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 17 august 2004, cu modificările și completările aduse de: [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#); [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#).

Notă

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

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI	
RNTR 2	
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 locuinței nr. 1043/2003	
Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și locuinței nr. 1356/2004	

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.

Caseta reglementărilor a fost înlocuită cu cea prevăzută la pct. 1 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Prescurtări și definirea unor termeni utilizați

ABS	- Sistem de prevenire a blocării roților la frânare
Acordul de la Geneva din 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 20 martie 1958
Acordul de la Geneva din 1998	- Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice mondiale aplicabile autovehiculelor, precum și echipamentelor și componentelor ce pot fi montate și/sau utilizate pe autovehicule, încheiat la Geneva la 25 iunie 1998
Ansamblu de vehicule	- ansamblu format dintr-un autovehicul tractor și unul sau două vehicule tractate
Autotren rutier	- ansamblu format dintr-un autovehicul tractor și o remorcă
Autovehicul	- vehicul rutier care se deplasează prin propulsie proprie, cu excepția celui care circulează pe sine
Autovehicul articulat	- ansamblu format dintr-un autotractor și o semiremorcă
CE	- Comunitatea Europeană
CEE	- Comunitatea Economică Europeană
Componenta	- un dispozitiv destinat să facă parte dintr-un vehicul, cum ar fi farul, care trebuie să corespundă prevederilor specifice cuprinse în prezentele reglementări, și care poate fi omologat separat față de vehicul, atunci când acest lucru este prevăzut în mod expres prin prezentele reglementări
Directiva	- act normativ al Consiliului, Comisiei sau al Parlamentului European
Directiva de baza (specifică)	- directiva care se referă la omologarea unui vehicul, a unui sistem al vehiculului (de exemplu sistemul de frânare), a unei componente (de exemplu farul) sau a unei entități tehnice independente (de exemplu bara antiîmpănare) care poate fi omologată separat de vehicul
Directiva-cadru	- directiva care se referă la omologarea unui tip de vehicul în întregime
EEV	- autovehicul al cărui mac respectă valorile de emisii poluante cu caracter facultativ precizate la linia C a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a directivei 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE
ELR	- ciclu de încercare privind emisiile poluante ale unui mac constând dintr-o secvență de încărcări dinamice la regimuri (turatii) stabilizate ale motorului, și care este precizat prin directiva 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE
Entitate tehnica	- un dispozitiv destinat să facă parte dintr-un vehicul, cum ar fi bara antiîmpănare, care trebuie să corespundă prevederilor specifice cuprinse în prezentele reglementări și care poate fi omologat separat față de vehicul, atunci când acest lucru este prevăzut în mod expres prin prezentele reglementări, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri de vehicule
ESC	- ciclu de încercare privind emisiile poluante ale unui mac constând din 13 puncte de regim stabilizat al motorului și care este precizat prin directiva 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE
Familie de vehicule	- familie de tipuri de vehicule din categoriile M, N și O definită prin directiva 70/156/CEE
GN	- gaz natural comprimat
GPL	- gaz petrolier lichefiat
Incarcatura indivizibilă	- incarcatura care, în vederea transportării cu mijloace rutiere, nu poate să fie divizată în două sau mai multe părți decât cu cheltuieli exagerate și care nu se justifică ori cu riscuri de deteriorare și care nu poate, din motive privind masa și dimensiunile sale, să fie transportată de către un autovehicul, o remorcă, un autotren rutier sau un autovehicul articulat care corespund cerințelor prezentelor reglementări
mac	- motor cu aprindere prin comprimare
mas	- motor cu aprindere prin scanteie (comandată)

Masa maxima tehnic admisibilă (Masa totală maxima autorizata)	- masa maxima a unui vehicul, în funcție de construcția și performanțele sale și care este declarata de constructorul acestuia
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
Masa maxima tehnic admisibilă pe axa/grup de axe (Masa maxima autorizata pe axa / grup de axe)	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice maxim admisibilă transmisă solului de axa/grupul de axe respectiv în funcție de construcția vehiculului și a axei/grupului de axe și care este declarata de constructor
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
Masa maxima tehnic admisibilă pe punctul de cuplare al unei semiremorci sau remorci cu axa centrala	- masa corespunzătoare sarcinii verticale maxime transferate de remorca pe dispozitivul de cuplare al autovehiculului, declarata și admisă de constructorul remorcii cu axa centrala sau al semiremorcii
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 MI) cu dispozitivul de remorcare dacă el este montat de constructor, sau masa sasiului ori a sasiului cu cabina, fără caroserie și/sau dispozitivul de remorcare, dacă fabricantul nu monteaza caroseria și/sau dispozitivul de cuplare (include masa corespunzătoare lichidelor, sculelor, roții de rezerva dacă este cazul, conducătorului și, pentru autobuze și autocare a insotitorului, dacă în vehicul este prevăzut un scaun pentru acesta). Masa conducătorului și, dacă este cazul, a insotitorului, este considerată a fi 75 kg (din care 68 kg reprezintă masa conducătorului sau insotitorului, iar 7 kg masa bagajelor). Rezervorul de carburant este considerat a fi umplut la 90% din capacitate, iar celelalte sisteme care conțin lichide (cu excepția celor pentru ape uzate) sunt considerate a fi umplute la 100% din capacitatea declarata de către constructor, în cazul autovehiculelor cu 2 sau 3 roți masa proprie nu include masa conducătorului (75 kg)
Masa remorcabila	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice totale transmise la sol de axa sau grupul de axe a/ale vehiculului remorcat/vehiculelor remorcate
Motocicleta enduro	- motocicleta cu următoarele caracteristici: a) înălțimea maxima a seii: 900 mm b) garda minima la sol: 310 mm c) valoarea minima a raportului total de transmisie în ultima treapta de viteza (raportul de transmisie primara x raportul de transmisie din cutia de viteze x raportul de transmisie final): 6,0
Motocicleta trial	- motocicleta cu următoarele caracteristici: a) înălțimea maxima a seii: 700 mm b) garda minima la sol: 280 mm c) capacitatea maxima a rezervorului de combustibil: 4 l d) valoarea minima a raportului total de transmisie în ultima treapta de viteza (raportul de transmisie primar x raportul de transmisie din cutia de viteze x raportul de transmisie final): 7,5
OBD	- sistem de diagnosticare privind emisiile poluante cu care este echipat un autovehicul (dispozitiv de control al emisiilor poluante capabil de a detecta cauza probabila a unei defectiuni prin intermediul unor coduri de eroare stocate în memoria calculatorului autovehiculului)
OBM	- sistem de măsurare privind emisiile poluante cu care este echipat un autovehicul
Omologare individuală	- procedura prin care RAR atesta ca un vehicul rutier fabricat, importat sau introdus în țara, prezentat pentru omologare individuală, respecta reglementările și normele tehnice privind admiterea acestuia în circulație pe drumurile publice din România
Omologare naționala de tip	- procedura prin care RAR certifica conformitatea unui anumit tip de vehicul rutier nou fabricat, importat sau introdus în țara de regula pentru comercializare, cu cerințele prevăzute în reglementările și normele tehnice specifice privind admiterea acestui tip în circulație pe drumurile publice din România
Omologare naționala de tip în mai multe etape	- procedura prin care RAR certifica conformitatea unui anumit tip de vehicul rutier nou, de baza, incomplet sau completat, fabricat, importat sau introdus în țara de regula pentru comercializare, cu cerințele prevăzute în reglementările și normele tehnice specifice privind admiterea acestui tip în circulație pe drumurile publice din România. Poate fi acordată pentru vehiculul completat, vehiculul de baza (de exemplu sasiu echipat) sau pentru alte trepte intermediare de montaj ale vehiculului. Pentru omologarea individuală nu se aplică decât pentru vehiculul completat
Prima înmatriculare, prima înregistrare, prima utilizare a unui vehicul	- înmatricularea, înregistrarea sau utilizarea pentru prima data a unor vehicule rutiere noi, care nu au mai fost înmatriculate, înregistrate sau utilizate anterior în alta țara
Prima înmatriculare	- înmatricularea, înregistrarea sau utilizarea pentru prima data în România, a unor

în România, prima înregistrare în România, prima utilizare în România a unui vehicul	vehicule rutiere care au mai fost înmatriculate, înregistrate sau utilizate anterior în alta țară
Regulament CEE (CE)	- Regulament al Uniunii Europene
Regulament CEE - ONU	- Regulament anexa la Acordul de la Geneva din 1958
Sistem	- orice sistem al vehiculului, cum ar fi sistemul de franare, dispozitivele de protecție împotriva poluarii produse de gazele de evacuare, amenajările interioare etc, care trebuie să îndeplinească prevederile 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. Un tip de vehicul poate avea variante și versiuni diferite
Varianta	- vehiculele dintr-un anumit tip, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia se face omologarea
Vehicul alimentat cu GPL sau GN	- un vehicul echipat cu un echipament specific care permite utilizarea GPL sau GN în sistemul sau de propulsie. Vehiculele care funcționează cu GPL sau GN pot fi fabricate ca vehicul monocarburant sau bicarburant
Vehicul de baza	- vehicul incomplet, al cărui număr de identificare ca vehicul se păstrează în timpul următoarelor etape ale procesului de omologare de tip în mai multe etape
Vehicul bicarburant	- un vehicul care funcționează alternativ fie cu benzina, fie cu GPL sau GN
Vehicul complet	- vehicul care a fost supus unui proces de omologare de tip într-o singură etapă și care îndeplinește toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări
Vehicul completat	- vehicul care a fost supus unui proces de omologare de tip în mai multe etape și care îndeplinește toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări
Vehicul incomplet	- vehicul care necesită completarea în cel puțin o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări
Vehicul monocarburant	- un vehicul care este conceput în principal pentru funcționarea în permanentă cu GPL sau GN dar poate avea de asemenea un sistem de alimentare cu benzina folosit exclusiv în caz de urgență sau la pornire și al cărui rezervor nu conține mai mult de 15 litri de benzina;
Vehicul (rutier)	- 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
Vehicul cu temperatura controlată	- vehicul a cărui suprastructură fixă sau mobilă este echipată în mod special pentru transportul de mărfuri la temperaturi controlate și ai cărei pereți laterali au o grosime (inclusiv izolația) de cel puțin 45 mm
Versiune	- vehiculele dintr-o anumită variantă, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia se face omologarea

Secțiunea "Prescurtări și definirea unor termeni utilizați" a fost înlocuită cu cea prevăzută la pct. 2 din anexa la **ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Capitolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

Cap. 1 a fost modificat de pct. 3 din anexa la ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004 .

1. Prezentele reglementări definesc condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere la omologarea în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România.

1.1 Aceste reglementări se aplică vehiculelor rutiere care sunt supuse, conform legislației în vigoare, omologării în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, după cum urmează:

1.1.1. autovehiculele complete sau incomplete, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, precum și remorcile acestora;

1.1.2. tractoarele agricole și forestiere pe roți, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h;

1.1.3. autovehiculele cu 2 sau 3 roți, având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și cvadriciclurile. Sunt exceptate:

- a)** autovehiculele având o viteză maximă constructivă care nu depășește 6 km/h;
- b)** autovehiculele destinate să fie conduse de către un pieton;
- c)** autovehiculele destinate să fie utilizate de către persoane cu handicap fizic - scaune rulante;
- d)** autovehiculele destinate competițiilor sportive organizate pe drumurile publice sau în afară acestora;
- e)** autovehiculele concepute în special pentru utilizarea în afară drumurilor publice și pentru activități recreative;
- f)** bicicletele cu pedalare asistată, echipate cu un motor electric auxiliar de o putere nominală continuă maximă de 0,25 kW, a cărui alimentare este redusă progresiv și în final întreruptă atunci când vehiculul atinge o viteză maximă de 25 km/h sau mai devreme în cazul în care ciclistul se oprește din pedalat;

1.1.4. mașinile autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de baza ale unui tractor agricol sau forestier pe roți și având o viteză maxima constructivă care depășește 6 km/h;

1.1.5 remorci lente având o viteză maxima constructivă mai mica sau egala cu 25 km/h și care nu sunt incluse în pct. 1.1.1

1.2 Clasificarea vehiculelor rutiere pe categorii de omologare, precum și definirea tipurilor de caroserie și a claselor pentru autovehiculele pentru transportul de pasageri sunt indicate în Anexa nr. 1 la reglementări.

1.3 Condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele menționate la subpct. 1.1.1 - 1.1.4 sunt precizate în cap. IV al prezentelor reglementări și în Anexa nr. 2 la reglementări.

1.3.1 Pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de baza ale unui tractor agricol sau forestier pe roți și având o viteză maxima constructivă care depășește 6 km/h (subpct. 1.1.4) se aplică aceleași condiții tehnice ca și pentru tractoarele agricole sau forestiere pe roți, având cel puțin două axe și o viteză maxima constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h (subpct. 1.1.2), cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd, în mod expres, alte dispoziții;

1.3.2 Pentru remorcile lente având o viteză maxima constructivă mai mica sau egala cu 25 km/h (subpct. 1.1.5) se iau în considerare condițiile tehnice aplicabile precizate pentru celelalte categorii de vehicule, în funcție de categoria autovehiculului tractor.

2. Prezentele reglementări definesc de asemenea condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească sistemele, componentele și entitățile tehnice în vederea omologării naționale de tip.

2.1 Condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească sistemele, componentele și entitățile tehnice sunt precizate în cap. IV al prezentelor reglementări și în Anexa nr. 2 la reglementări.

Capitolul 2

Proceduri de aplicare a prezentei reglementări

Cap. 2 a fost modificat de pct. 4 din anexa la ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004 .

1. La omologarea națională de tip a vehiculelor rutiere trebuie respectate următoarele cerințe generale:

1.1 Omologarea națională de tip a vehiculelor rutiere se acordă numai dacă vehiculul respectiv îndeplinește condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări. Pentru vehiculele speciale, se vor aplica prevederile din anexa XI a [directivei 70/156/CEE](#) , modificată de [directiva 2001/116/CE](#) , appendicele 1 - 4 în funcție de destinația vehiculului special.

1.1.1 Omologarea națională de tip a vehiculelor rutiere pentru care exista omologare de tip CE (comunitara) a întregului vehicul, se acordă în baza documentelor care demonstrează acordarea omologării CE (comunitare) a întregului vehicul de către autoritățile competente din Statele membre ale Uniunii Europene în baza directivelor cadru: [directiva 70/156/CEE](#) , modificată de [directiva 2001/116/CE](#) (pentru autovehicule și remorcile acestora - cap. I, subpct. 1.1.1), [directiva 74/150/CEE](#) modificată de [directiva 2001/3/CE](#) (pentru tractoare agricole sau forestiere - cap. I, subpct. 1.1.2) sau [directiva 2002/24/CE](#) modificată de [directiva 2003/77/CE](#) (pentru autovehicule cu 2 sau 3 roți - cap. I, subpct. 1.1.3).

1.1.1.1 În cazul autovehiculelor cu 2 sau 3 roți, omologările pentru aceste vehicule acordate conform directivei 92 /61/CEE înainte de 9 noiembrie-2003 rămân valabile. De asemenea, pot fi acordate în continuare extinderi la omologările acordate înainte de 9 noiembrie 2003 conform dispozițiilor directivei în baza căreia a fost inițial acordată omologarea. Totuși, începând cu 9 noiembrie 2004, certificatele de conformitate emise de către constructor trebuie să corespundă modelului precizat prin [directiva 2002/24/CE](#) .

1.2 Omologarea națională de tip a vehiculelor rutiere se acordă pe baza prezentării documentelor care atestă respectarea condițiilor tehnice specifice prevăzute în prezentele reglementări.

1.2.1 Documentele pe baza cărora se acordă omologarea națională de tip a vehiculelor sunt:

1.2.1.1 certificatele de omologare națională specifice eliberate de către Registrul Auto Roman care atestă îndeplinirea fiecărei condiții specifice precizate prin prezentele reglementări în urma efectuării încercărilor ori verificărilor necesare sau

1.2.1.2 certificatele de omologare eliberate de către autoritățile competente din Statele membre ale Uniunii Europene pe baza fiecărei directive specifice precizate în prezentele reglementări sau

1.2.1.3 certificatele de omologare eliberate de către autoritățile competente din statele care sunt Părți contractante la Acordul de la Geneva din 1958 sau la Acordul de la Geneva din 1998 pe baza fiecărui Regulament CEE-ONU precizat în prezentele reglementări.

1.3 În urma acordării omologării naționale de tip a vehiculului, Registrul Auto Roman eliberează un Certificat de omologare națională de tip pentru fiecare tip de vehicul complet, de baza, incomplet sau completat omologat.

1.3.1 În baza Certificatului de omologare națională de tip, fabricantul sau importatorul deținător al omologării naționale de tip certifica conformitatea cu tipul de vehicul omologat, pentru fiecare vehicul fabricat sau importat.

1.4 În urma acordării omologării naționale de tip, Registrul Auto Roman eliberează de asemenea o Carte de identitate a vehiculului pentru fiecare vehicul fabricat conform tipului de vehicul omologat.

1.5 Prima înmatriculare, prima înregistrare, vânzarea sau prima utilizare a unui vehicul rutier nou este admisă numai dacă acesta este însoțit de către o Carte de identitate a vehiculului valabilă în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

1.5.1 La prima înmatriculare, prima înregistrare, vânzare sau la prima utilizare, un vehicul rutier nou trebuie să corespundă condițiilor tehnice impuse la omologarea națională de tip și precizate prin prezentele reglementări și aplicabile de la aceeași dată cu data impusa pentru omologarea de tip, cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd, în mod expres, alte date de aplicare pentru prima înmatriculare, prima înregistrare, vânzarea sau prima utilizare a unui vehicul rutier nou.

1.6 Omologarea națională de tip își pierde valabilitatea în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări, vânzării sau primei utilizări a unui vehicul rutier nou de la data la care prin prezentele reglementări se modifica condițiile tehnice impuse pentru prima înmatriculare, prima înregistrare, vânzarea sau prima utilizare a unui vehicul rutier nou.

1.7 În cazul sasiurilor echipate având omologare națională de tip valabilă, dar care nu au fost carosate și puse în circulație în limita de valabilitate a omologării naționale de tip, se iau în considerare pentru sasiul echipat reglementările care au stat la baza omologării naționale de tip a acestuia, dar nu mai mult de 18 luni de la data pierderii valabilității omologării naționale de tip. Pentru vehiculul completat se iau în considerare prezentele reglementări.

1.8 La omologarea națională de tip sunt considerate valabile și certificatele de omologare eliberate de către autoritățile din Statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni anterioare ale directivelor specifice CE /CEE precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări, dacă condițiile tehnice specifice sunt aceleași cu cele din versiunile precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

1.9 La omologarea națională de tip sunt considerate valabile și certificatele de omologare eliberate de către autoritățile din Statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni ulterioare ale directivelor specifice CE /CEE precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

1.9.1 Data de la care se aplică aceasta prevedere este cea specificată prin directivele specifice CE/CEE respective.

1.10 Metodologia de acordare a omologării naționale de tip a vehiculelor rutiere este cea stabilită prin reglementările RNTR 7, ediția în vigoare.

2. La omologarea individuală a vehiculelor rutiere trebuie respectate următoarele cerințe generale:

2.1 Omologarea individuală a vehiculelor rutiere se acordă numai dacă vehiculul respectiv îndeplinește condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

2.2. Procedura de omologare individuală se aplică pentru:

2.2.1 vehiculele rutiere noi, fabricate, importate sau introduse în România, în număr de cel mult 10 bucăți de același tip, de către aceeași persoană juridică sau fizică;

2.2.2 vehiculele rutiere care au mai fost înmatriculate, înregistrate sau utilizate anterior în alta țară și care se afla la prima înmatriculare, prima înregistrare sau prima utilizare în România;

2.2.3 vehiculele rutiere noi, construite din piese, echipamente și/sau subansambluri detasate;

2.2.4 "vehiculele rutiere înmatriculate, înregistrate sau utilizate în România, la care s-au efectuat modificări privind:

a) categoria de folosință sau tipul/structura caroseriei;

b) caroseria/sasiul în cadrul aceluiași tip de vehicul;

c) motorul cu un alt motor decât cel care este precizat în cartea de identitate a vehiculului, cu excepția cazului în care înlocuirea se face cu un motor cu același cod.

2.2.4.1 Procedura de omologare individuală conform subpct. 2.2.4 se aplică de asemenea pentru vehiculele rutiere care au mai fost înmatriculate, înregistrate sau utilizate în alta țară, la care s-au efectuat schimbările prevăzute la lit. a), b) și c) înainte de prezentarea la omologarea individuală în România.

2.3 Condițiile tehnice impuse pentru omologarea individuală a vehiculelor rutiere noi, fabricate, importate sau introduse în România, în număr de cel mult 10 bucăți de același tip, de către aceeași persoană juridică sau fizică, precum și a vehiculelor rutiere construite din piese, echipamente și/sau subansambluri detasate sunt cele care sunt valabile la omologarea națională de tip a vehiculelor.

2.3.1 Aceste condiții se aplică de la datele precizate pentru prima înmatriculare, prima înregistrare, vânzarea sau prima utilizare a unui vehicul nou. Aceasta data corespunde cu data impusa prin prezentele reglementări pentru omologarea națională de tip, cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd, în mod expres, alte date de aplicare pentru prima înmatriculare, prima înregistrare, vânzarea sau prima utilizare a unui vehicul rutier nou.

2.3.2 Condițiile tehnice impuse pentru omologarea individuală a vehiculelor rutiere noi se considera îndeplinite dacă acestea sunt însoțite de un certificat de conformitate CE obținut în conformitate cu prevederile unei directive cadru și care este valabil în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

2.4 Condițiile tehnice impuse pentru omologarea individuală a vehiculelor care au mai fost înmatriculate, înregistrate sau utilizate anterior în alta țară și sunt importate în România în vederea înmatriculării, înregistrării sau utilizării, sunt cele care au fost valabile la data punerii în circulație a vehiculului respectiv, cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd, în mod expres, alte dispoziții.

2.5 Condițiile tehnice impuse pentru omologarea individuală a vehiculelor rutiere înmatriculate, înregistrate sau utilizate în România, la care au fost efectuate modificările precizate la subpct. 2.2.4, sunt cele care au fost valabile la data punerii în circulație a vehiculului respectiv, cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd, în mod expres, alte dispoziții.

2.5.1 Modificarea vehiculelor rutiere, care conduce la încadrarea lor în alta categorie, se poate efectua numai în ateliere specializate, autorizate conform legislației în vigoare.

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

2.6 În urma omologării individuale a vehiculelor rutiere precizate la subpct. 2.2.1 - 2.2.3, după caz, Registrul Auto Roman eliberează o Carte de identitate a vehiculului pentru fiecare vehicul omologat.

2.7 Prima înmatriculare, prima înregistrare, vânzarea sau prima utilizare a unui vehicul rutier nou (subpct. 2.2.1 și 2.2.3) este admisă numai dacă acesta este însoțit de către o Carte de identitate a vehiculului valabilă în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

2.8 Prima înmatriculare în România, prima înregistrare în România, vânzarea sau prima utilizare în România a unui vehicul rutier care a mai fost înmatriculat, înregistrat sau utilizat anterior în alta țară (subpct. 2.2.2) este admisă numai dacă acesta este însoțit de către o Carte de identitate a vehiculului valabilă în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

2.9 În urma omologării individuale a vehiculelor rutiere precizate la subpct. 2.2.4, Registrul Auto Roman modifica corespunzător Cartea de identitate a vehiculului sau eliberează una nouă, după caz.

2.10 Menținerea în circulație a unui vehicul înmatriculat, înregistrat sau utilizat în România și care a fost supus modificărilor precizate la subpct. 2.2.4 este admisă numai în condițiile precizate la pct. 2.9.

2.11 Metodologia de acordare a omologării individuale a vehiculelor rutiere este cea stabilită prin reglementările RNTR 7, editia în vigoare.

3. Omologarea de tip a sistemelor, componentelor și entitatilor tehnice se acordă numai dacă acestea îndeplinesc condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

3.1 Omologarea de tip a sistemelor, componentelor și entitatilor tehnice se acordă în urma efectuării încercărilor sau verificărilor necesare.

3.1.1 Aceasta condiție se considera îndeplinită dacă:

3.1.1.1 sistemul, componenta sau entitatea tehnica respectiva a fost omologata și dispune de certificat de omologare eliberat de către autoritățile competente din Statele membre ale Uniunii Europene pe baza directivei specifice precizate în prezentele reglementări sau

3.1.1.2 sistemul, componenta sau entitatea tehnica respectiva a fost omologata și dispune de certificat de omologare eliberat de către autoritățile competente din statele care sunt Părți contractante la Acordul de la Geneva din 1958 sau la Acordul de la Geneva din 1998 pe baza Regulamentului CEE-ONU precizat în prezentele reglementări.

3.2 În urma acordării omologării de tip a sistemelor, componentelor și entitatilor tehnice, Registrul Auto Roman eliberează un Certificat de omologare națională de tip pentru fiecare tip de sistem, componenta sau entitate tehnica omologate.

3.2.1 În baza Certificatului de omologare națională de tip, fabricantul sau importatorul deținător al omologării naționale de tip certifica conformitatea cu tipul de sistem, componenta sau entitate tehnica omologate pentru fiecare produs fabricat sau importat prin eliberarea unui Certificat de conformitate.

3.3 Vânzarea sau utilizarea unei componente sau entități tehnice noi este admisă numai dacă aceasta a fost omologata în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări sau a fost certificată de către Registrul Auto Roman în conformitate cu legislația în vigoare.

3.4 Omologarea națională de tip pentru o componenta sau entitate tehnica își pierde valabilitatea în scopul vânzării sau utilizării de la data la care prin prezentele reglementări se modifica condițiile tehnice impuse pentru vânzarea sau utilizarea unei componente sau entități tehnice noi.

3.5 La omologarea națională de tip, precum și la vânzarea sau utilizarea unui sistem, componente sau entități tehnice noi, sunt considerate valabile și certificatele de omologare eliberate de către autoritățile competente din Statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni anterioare ale directivelor specifice CE/CEE precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări, dacă condițiile tehnice specifice sunt aceleași cu cele din versiunile precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

3.6 La omologarea națională de tip, precum și la vânzarea sau utilizarea unui sistem, componente sau entități tehnice noi sunt considerate valabile și certificatele de omologare eliberate de către autoritățile competente din Statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni ulterioare ale directivelor specifice CE/CEE precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

3.6.1 Data de la care se aplică aceasta prevedere este cea specificată prin directivele specifice CE/CEE respective.

3.7 Prevederile precizate la prezentul pct. 3 nu se aplică pentru componentele sau entitățile tehnice care sunt destinate vehiculelor rutiere care nu intră în domeniul de aplicare al prezentelor reglementări sau care sunt exceptate parțial sau total de la aceste prevederi.

4. La acordarea omologării naționale de tip a vehiculelor rutiere, a omologării individuale a vehiculelor rutiere și a omologării naționale de tip a sistemelor, componentelor și entităților tehnice se recunoaște echivalența între directivele specifice prevăzute în prezentele reglementări și Regulamentele CEE-ONU echivalente, conform celor precizate în anexa nr. 2 la prezentele reglementări.

4.1 În cazul directivelor în care se impune în mod explicit aplicarea condițiilor tehnice din Regulamentul CEE-ONU echivalent, se aplică condițiile tehnice din ultima versiune a Regulamentului CEE-ONU respectiv, conform documentului CEE-ONU: TRANS/WP.29/343 privind stadiul aplicării Acordului de la Geneva din 1958, ultima revizie.

4.2 Data aplicării ultimei versiuni a unui Regulament CEE-ONU este data de intrare în vigoare a acestei versiuni în România, conform documentului precizat la subpct. 4.1.

5. În cazul în care prin prezentele reglementări se impune respectarea condițiilor tehnice din Regulamentele CEE - ONU, se aplică condițiile tehnice din ultima versiune a Regulamentului CEE - ONU respectiv, conform documentului CEE-ONU: TRANS/WP.29/343 privind stadiul aplicării Acordului de la Geneva din 1958, ultima revizie.

5.1 Data aplicării ultimei versiuni a unui Regulament CEE - ONU este data de intrare în vigoare a acestei versiuni în România, conform documentului precizat la pct. 5.

6. Verificarea conformității producției vehiculelor, sistemelor, componentelor și entităților tehnice se realizează conform prevederilor din anexele corespunzătoare ale directivelor cadru și directivelor specifice, sau după caz a Regulamentelor CEE - ONU.

7. Atunci când există informații ca unele tipuri de vehicule nu își mențin în exploatare caracteristicile și performanțele consemnate la omologarea națională de tip sau individuală, ceea ce poate afecta siguranța rutieră sau protecția mediului, Registrul Auto Roman poate efectua probe de anduranță în condiții corespunzătoare celor din exploatare sau probe accelerate echivalente, pentru a se face demersurile necesare în vederea restabilirii conformității.

8. Orice modificare adusă vehiculului, care afectează datele tehnice și de identificare înscrise în cartea de identitate a vehiculului, necesită reactualizarea cărții de identitate cu noile date sau, după caz, anularea cărții de identitate și eliberarea alteia, după acordarea unei noi omologări vehiculului respectiv, în conformitate cu prezentele reglementări.

9. De la procedura de omologare pentru circulația pe drumurile publice din România sau de la unele prevederi ale prezentelor reglementări pot fi exceptate unele categorii de vehicule în conformitate cu prevederile din cap. VI.

Capitolul 3

Definirea categoriilor de folosință ale vehiculelor rutiere

Cap. 3 a fost modificat de pct. 5 din anexa la ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004 .

1. În scopul prezentelor reglementări, se definesc următoarele categorii de folosință a vehiculelor rutiere:

1.1 autoturism - autovehicul din categoria M(1), cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de pasageri și care are, în afară de locul conducătorului, cel mult 8 locuri pe scaune;

1.2 autobuz - autovehicul din categoria M(2) sau M(3), cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de pasageri pe scaune sau în picioare și care are, în afară de locul conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune. Autobuzul interurban este autobuzul din categoria M(2) sau M(3) destinat și echipat pentru transportul de pasageri între localități, fără spații speciale pentru pasagerii în picioare, dar care permite, pe distanțe scurte, transportul unor pasageri în picioare pe culoar. Autocarul este autobuzul din categoria M(2) sau M(3) destinat și echipat pentru transportul de pasageri pe distanțe mari, amenajat pentru a asigura condiții deosebite de confort pentru pasagerii așezați pe scaune și care nu este prevăzut pentru transportul de pasageri în picioare pe culoar;

1.2.1 autobuz cu etaj - autobuz ale cărui compartimente destinate pasagerilor sunt dispuse, cel puțin parțial, pe două nivele suprapuse și al cărui etaj superior nu este conceput pentru transportul de pasageri în picioare;

1.2.2 autobuz cu podea coborâtă - autobuz din clasa I, II sau A, în care cel puțin 35 % din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (în secțiunea față în cazul unui autovehicul articulat sau primul nivel în cazul unui autovehicul cu etaj) formează un spațiu fără nici o treaptă și care permite accesul la cel puțin o ușă de serviciu;

1.2.3 autobuz articulat - autobuz constituit din cel puțin două secțiuni rigide, articulate una în raport cu cealaltă și la care compartimentele pentru pasageri ale fiecărei secțiuni comunică între ele, astfel încât pasagerii pot să se deplaseze dintr-un compartiment în altul. Secțiunile rigide sunt legate între ele în mod permanent, astfel încât să nu poată fi separate decât cu ajutorul unor echipamente care, în mod normal, nu sunt disponibile decât într-un atelier;

1.2.4 autobuz articulat cu etaj - autobuz constituit din două sau mai multe secțiuni rigide, articulate una în raport cu cealaltă și la care compartimentele pentru pasageri ale fiecărei secțiuni comunică între ele cel puțin la un etaj, astfel încât pasagerii pot să se deplaseze dintr-un compartiment în altul. Secțiunile rigide sunt legate între ele în mod permanent, astfel încât să nu poată fi separate decât cu ajutorul unor echipamente care, în mod normal, nu sunt disponibile decât într-un atelier;

1.3 microbuz - autobuz din categoria M(2) sau M(3), care are o capacitate de transport de cel mult 22 de pasageri pe scaune sau în picioare, în afară locului conducătorului;

1.4 autoutilitara (autovehicul transport marfa) - autovehicul din categoria N(1), N(2) sau N(3), cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de mărfuri și care poate tracta o remorcă. Autovehiculul tractor este autovehiculul din categoria N(1), N(2) sau N(3), care prin concepție și construcție este destinat exclusiv sau în principal tractării de (semi)remorci;

1.4.1 autoremorcher - autovehicul tractor care, prin concepție și construcție, este destinat exclusiv sau în principal tractării de remorci, altele decât semiremorciile. El poate fi echipat cu o platformă de lezare;

1.4.2 autotractor - autovehicul tractor care, prin concepție și construcție, este destinat exclusiv sau în principal, tractării de semiremorci;

1.5 remorcă (vehicul tractat) - vehicul fără motor din categoria O(1), O(2), O(3) sau O(4), conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;

1.5.1 remorcă cu protap - remorcă având cel puțin două axe, dintre care cel puțin una este directoare și care este echipată cu un dispozitiv de cuplare având o mobilitate verticală (față de remorcă) și care nu transmite o încărcare semnificativă vehiculului tractor (mai puțin de 100 daN). O semiremorcă cuplata la o axă de tractare este considerată ca remorcă cu protap;

1.5.2 remorcă cu axa centrală - remorcă cu protap rigid, a cărei axă (axe) este (sunt) situată (situată) în apropierea centrului de greutate (atunci când încărcătura este uniform repartizată), astfel încât se transmite vehiculului tractor numai o mică sarcină verticală, care nu depășește 10 % din masa maximă tehnic admisibilă a remorcii sau 1000 daN (se ia în considerare cea mai mică valoare dintre cele două);

1.6 semiremorcă - vehicul tractat din categoria O(1), O(2), O(3) sau O(4), conceput pentru a fi cuplat la un autotractor sau la o axă de tractare, astfel încât asupra autovehiculului tractor sau axei de tractare se exercită o forță verticală semnificativă;

1.7 autovehicul special - autovehicul din categoriile M(1), M(2), M(3), N(1), N(2) sau N(3) destinat transportului 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. Autovehiculele complete sau completate din categoria N, care nu sunt nici autoutilitare și nici autovehicule tractoare sunt considerate autovehicule speciale. Autovehiculele din categoriile M(2) și M(3), altele decât autobuzele și microbuzele, sunt considerate autovehicule speciale;

1.8 (semi)remorcă specială - (semi)remorcă din categoria O(1), O(2), O(3), sau O(4) destinată transportului de pasageri sau de mărfuri și care îndeplinește o funcție specifică ce necesită adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale. Include și (semi)remorcile destinate efectuării de servicii și/sau lucrări;

1.9 motocicletă (autovehicul cu 2 sau 3 roți) - autovehicul din categoria L1e, L2e, L3e, L4e sau L5e, cu 2 sau 3 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 6 km/h, destinat circulației pe drumurile publice. Prevederile aplicabile autovehiculelor cu 2 sau 3 roți se aplică de asemenea autovehiculelor cu 4 roți din categoria L6e și L7e, denumite cvadricicli;

1.9.1 moped (ciclomotor) - autovehicul cu 2 sau 3 roți, din categoria L1e sau L2e (vezi Anexa 1, secțiunea A);

1.9.2 motocicletă - autovehicul cu 2 sau 3 roți, din categoria L3e sau L4e (vezi Anexa 1, secțiunea A);

1.9.3 mototriciclu - autovehicul cu 3 roți din categoria L5e (vezi Anexa 1, secțiunea A);

1.9.4 cvadriciclu - autovehicul cu 4 roți din categoria L6e sau L7e (vezi Anexa 1, secțiunea A);

1.10 tractor agricol sau forestier - autovehicul cu roți sau senile, având cel puțin două axe, a cărei funcție principală rezidă în puterea sa de tracțiune și care este conceput în mod special pentru a trage, împinge, purta sau acționa anumite utilaje, mașini sau remorci destinate lucrărilor agricole sau forestiere. El poate fi amenajat pentru transportul unei încărcături sau unor însoțitori;

- 1.11 mașina autopropulsată pentru lucrări - utilaj autopropulsat pe roți destinat, prin construcție și echipare, efectuării unor lucrări sau servicii, care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier, având o viteză maximă constructivă egală sau mai mare de 6 km/h;
- 1.12 vehicul incomplet - vehicul care necesită completarea în cel puțin o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări;
- 1.13 remorca lentă - remorca având o viteză maximă constructivă mai mică de 25 km/h.

Capitolul 4

Condiții tehnice privind construcția și echiparea vehiculelor rutiere și combinațiilor acestora

Cap. 4 a fost modificat de pct. 6 din anexa la ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

1. Condiții generale

1.1 Viteza maximă constructivă a vehiculelor rutiere care se înscrie în Cartea de identitate a vehiculului este cea indicată de constructor în documentele prezentate în vederea omologării. Ea se măsoară:

- a) - pentru autovehiculele din categoriile MI și NI, conform Regulamentului nr. 68 CEE - ONU;
- b) - pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți, conform [directivei 95/1/CEE](#) modificată de [directiva 2002/41/CE](#) ;
- c) - pentru tractoare agricole sau forestiere, conform [directivei 74/152/CEE](#) par. 1 modificată prin [directiva 97/54/CE](#) . Începând cu 1 octombrie 2004 se aplică prevederile [directivei 74/152/CEE](#) par. 1 modificată de [directiva 98/89/CE](#) .

1.1.1 Pentru autovehiculele din categoriile M și N prevăzute cu (imitator de viteză sau sisteme integrate de limitare a vitezei, în Cartea de identitate a vehiculului se va înscrie viteza maximă care nu poate fi depășită constructiv, datorită (imitatorului sau sistemului).

1.2 Puterea netă a motorului care se înscrie în Cartea de identitate a vehiculului este cea declarată de constructor în documentele prezentate în vederea omologării.

1.2.1 Pentru autovehiculele din categoriile M și N, puterea netă a motorului se determină conform prevederilor [directivei 80/1269/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/99/CE](#) .

1.2.2 Pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți, puterea și momentul maxim se determină conform prevederilor [directivei 95/1/CEE](#) modificată de [directiva 2002/41/CE](#) .

1.3 Cilindreea motorului autovehiculelor care se înscrie în Cartea de identitate a vehiculului este cea declarată de constructor în documentele prezentate în vederea omologării.

2. Condiții privind dimensiunile

2.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respectă următoarele cerințe privind dimensiunile vehiculelor:

2.1.1 Autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 92/21/CEE](#) , modificată de [directiva 95/48/CE](#) ;

2.1.2 Vehiculele rutiere din categoriile M (cu excepția celor din categoria M(1)), N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/27/CE](#) modificată de [directiva 2001/85/CE](#) ;

2.1.2.1 Începând cu 1 octombrie 2004 vehiculele rutiere din categoriile M (cu excepția celor din categoria M(1)), N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/27/CE](#) modificată de [directiva 2003/19/CE](#) (până la această dată se pot aplica aceste condiții tehnice la cererea solicitantului omologării de tip);

2.1.3 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 93/93/CEE](#) ;

2.1.4 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 89/173/CEE](#) anexa I, modificată de [directiva 2000/1/CE](#) .

2.2 La omologarea individuală vehiculele rutiere trebuie să respecte condițiile tehnice precizate la pct. 2.1, după caz.

2.3 Prin derogare de la prevederile pct. 2.1 și 2.2 se poate acorda omologarea națională de tip și omologarea individuală pentru vehiculele rutiere care depășesc dimensiunile maxime impuse, în cazul vehiculelor speciale cu adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale care nu permit încadrarea în aceste dimensiuni sau în cazul vehiculelor destinate efectuării de transporturi pentru încărcături indivizibile.

3. Condiții privind masele

3.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respectă următoarele cerințe privind masele vehiculelor;

3.1.1 Autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 92/21/CEE](#) , modificată de [directiva 95/48/CE](#) ;

3.1.2 Vehiculele rutiere din categoriile M (cu excepția celor din categoria M(1)), N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/27/CE](#) modificată de [directiva 2001/85/CE](#) ;

3.1.2.1 Începând cu 1 octombrie 2004 vehiculele rutiere din categoriile M (cu excepția celor din categoria M(1)), N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/27/CE](#) , modificată de [directiva 2003/19/CE](#) (până la această dată se pot aplica aceste condiții tehnice la cererea solicitantului omologării de tip);

3.1.3 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 93/93/CEE](#) ;

3.1.4 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 74/151/CEE](#) anexa I și anexa IV modificată de [directiva 98/38/CE](#) și în [directiva 89/173/CEE](#) modificată de [directiva 2000/1/CE](#) .

3.2 La omologarea individuală vehiculele rutiere trebuie să respecte Condițiile tehnice precizate la pct. 3.1, după caz.

3.3 Pentru modificarea masei maxime tehnic admisibile, deținătorul vehiculului trebuie să adreseze Registrului Auto Roman o cerere prin care să precizeze motivele tehnice pentru care se solicita aceasta modificare. Decizia privind aceasta solicitare se va lua în urma unei analize tehnice și, după caz, a efectuării verificărilor și încercărilor necesare pentru a se asigura menținerea gradului de siguranță rutiera și protecție a mediului impus de prezentele reglementări pentru categoria respectiva de vehicul.

3.3.1 Modificarea masei maxime tehnic admisibile din motive administrative este admisă numai cu avizul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

4. Condiții privind sistemul de franare

4.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind sistemul de franare al vehiculelor:

4.1.1 Autovehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 71/320/CEE](#) modificată de [directiva 98/12/CE](#) .

4.1.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 93/14/CEE](#) ;

4.1.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în:

4.1.3.1 [directiva 76/432/CEE](#) , modificată de [directiva 97/54/CE](#) și

4.1.3.2 [directiva 89/173/CEE](#) anexa VI privind legătură sistemului de franare cu remorca modificată de [directiva 2000/1/CE](#) (începând cu 1 ianuarie 2006).

4.2 La omologarea individuală, vehiculele care au mai fost înmatriculate anterior în alta țară și care fac parte din categoriile M(2), M(3), N(2) și N(3) (cu excepția celor cu mai mult de 4 axe), precum și O(3) și O(4) trebuie să fie prevăzute cu sistem de franare antiblocare (ABS) care respecta condițiile tehnice din [directiva 71/320/CEE](#) , modificată de [directiva 98/12/CE](#) .

4.3 La omologarea individuală, autovehiculele înmatriculate în România și la care s-au efectuat modificări prin care se schimbă categoria de omologare a autovehiculului din N în M trebuie să respecte următoarele cerințe:

4.3.1 autovehiculele din categoriile M(2) și M(3) trebuie să fie echipate cu ABS, conform prevederilor [directivei 71/320/CEE](#) , modificată de [directiva 98/12/CE](#) ;

4.3.2 autobuzele interurbane și autocarele din categoria M(3) trebuie să satisfacă încercarea de tip II A, în conformitate cu prevederile [directivei 71/320/CEE](#) , modificată prin [directiva 98/12/CE](#) .

4.4 Omologarea garniturilor de frana de înlocuire pentru vehiculele din categoriile M(1) ≤ 3,5 t, M(2) ≤ 3,5 t, N(1), O(1) și O(2) se acordă numai dacă acestea respecta condițiile tehnice din [directiva 71/320/CEE](#) , modificată de [directiva 2002/78/CE](#) .

4.5 Începând cu 1 ianuarie 2005 se admite vânzarea sau utilizarea garniturilor de frana de înlocuire noi pentru vehiculele din categoriile M(1) ≤ 3,5 t, M(2) ≤ 3,5 t, N(1), O(1) și O(2) numai dacă acestea îndeplinesc condițiile tehnice din [directiva 71/320/CEE](#) , modificată de [directiva 2002/78/CE](#) .

4.5.1 Până la această dată se admite vânzarea sau utilizarea garniturilor de frana de înlocuire noi pentru vehiculele din categoriile M(1) ≤ 3,5 t, M(2) ≤ 3,5 t, N(1), O(1) și O(2) numai dacă acestea îndeplinesc condițiile tehnice din [directiva 71/320/CEE](#) , modificată prin [directiva 98/12/CE](#) .

4.5.2 Prin excepție de la prevederile pct. 4.5 se admite vânzarea sau utilizarea garniturilor de frana de înlocuire noi destinate a fi montate la tipurile de vehicule omologate înainte de intrarea în vigoare a [directivei 71/320/CEE](#) , modificată de [directiva 98/12/CE](#) , cu condiția ca aceste garnituri să fie conforme dispozițiilor versiunii precedente a [directivei 71/320/CEE](#) , modificată de [directiva 98/12/CE](#) și care era aplicabilă la punerea în circulație a vehiculelor.

4.6 Omologarea garniturilor de frana de înlocuire pentru vehiculele din categoriile M(1) > 3,5 t, M(2) > 3,5 t, M(3), N(2), N(3), O(3), O(4) și L se acordă numai dacă acestea respecta condițiile tehnice din Regulamentul CEE-ONU nr. 90.

5. Condiții privind instalația de iluminare și semnalizare luminoasă

5.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind montarea instalației de iluminare și semnalizare luminoasă:

5.1.1 Autovehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 76/756/CEE](#) , modificată de [directiva 97/28/CE](#) , valabile pentru circulația pe partea dreaptă;

5.1.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 93/92/CEE](#) , modificată de [directiva 2000/73/CE](#) ;

5.1.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 78/933/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/56/CE](#) .

5.2 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind componentele instalației de iluminare și semnalizare luminoasă:

5.2.1 Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice valabile pentru circulația pe partea dreaptă, prevăzute în:

5.2.1.1 [directiva 76/757/CE](#) , modificată de [directiva 97/29/CE](#) pentru catadioptri;

5.2.1.2 [directiva 76/758/CE](#) , modificată de [directiva 97/30/CE](#) pentru lampi de gabarit, lampi de poziție față, lampi de poziție spate, lampi de franare, faruri pentru circulația diurnă, lampi de poziție laterale;

5.2.1.3 [directiva 76/759/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/15/CE](#) pentru lampi indicatoare de direcție;

5.2.1.4 [directiva 76/760/CEE](#) , modificată de [directiva 97/31/CE](#) pentru lampi de iluminare a plăcii de înmatriculare spate;

5.2.1.5 [directiva 76/761 /CEE](#) , modificată de [directiva 1999/17/CE](#) pentru faruri și surse luminoase pentru faruri (aplicabilă pentru autovehiculele din categoriile M și N);

5.2.1.6 [directiva 76/762/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/18/CE](#) pentru faruri de ceață față și becuri pentru faruri de ceață față (aplicabilă pentru autovehiculele din categoriile M și N);

5.2.1.7 [directiva 77/538/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/14/CE](#) pentru lampi de ceață spate;

5.2.1.8 [directiva 77/539/CEE](#) , modificată de [directiva 97/32/CE](#) pentru lampi de mers înapoi;

5.2.1.9 [directiva 77/540/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/16/CE](#) pentru lampi de staționare;

5.2.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 2;

5.2.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 79/532/CE](#) , modificată de [directiva 97/54/CE](#) ;

5.2.4 În cazul vehiculelor prezentate la omologare și care sunt echipate cu lampi speciale de avertizare, aceste lampi trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul CEE - ONU nr. 65.

5.3 La omologarea, individuală, vehiculele care au fost înmatriculate în alta țară pot fi exceptate de la respectarea condițiilor tehnice privind montarea și componentele instalației de iluminare și semnalizare luminoasă dacă prin construcție nu există varianta care să corespundă cerințelor respective, cu condiția ca componentele instalației de iluminare și semnalizare luminoasă respective să îndeplinească aceleași funcții

5.4 La omologarea individuală, vehiculele înmatriculate în România și la care s-au efectuat modificări care afectează și instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să respecte condițiile precizate la pct. 5.1 și/sau 5.2, după caz.

5.5 Omologarea componentelor instalației de iluminare și semnalizare luminoasă a vehiculelor rutiere din categoriile M, N, O, L și T se acordă numai dacă acestea respecta condițiile tehnice prevăzute la subpct. 5.2.1 - 5.2.3, după caz.

5.5.1 Lampile speciale de avertizare pentru vehicule trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 65;

5.6 În ceea ce privește componentele instalației de iluminare și semnalizare luminoasă, este admisă în continuare omologarea, precum și vânzarea sau utilizarea acestora în conformitate cu prevederile versiunilor anterioare ale directivelor precizate la subpct. 5.2.1 - 5.2.3, cu condiția ca:

5.6.1 ele să fie destinate instalării pe vehicule care se afla deja în circulație și

5.6.2 să respecte condițiile tehnice aplicabile la momentul punerii în circulație a vehiculului.

6. Condiții privind semnalizarea sonoră

6.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind semnalizarea sonoră:

6.1.1- Autovehiculele din categoria M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 70/388/CEE](#) , modificată de [directiva 87/354/CE](#) ;

6.1.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 93/30/CEE](#) ;

6.1.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 74/151/CEE](#) anexa V modificată de [directiva 98/38/CE](#) .

6.2 Omologarea avertizorului sonor se acordă numai dacă acesta respecta condițiile tehnice specifice prevăzute la pct. 6.1.1 sau 6.1.2, după caz.

7. Condiții privind direcția și ținuta de drum

7.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind direcția:

7.1.1 Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 70/311/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/7/CEE](#) ; 7.1.2 Autovehiculele din categoriile M (cu excepția celor din categoria M(1)) și N, precum și semiremorcile trebuie să respecte condițiile tehnice privind manevrabilitatea prevăzute în [directiva 97/27/CE](#) modificată de [directiva 2001/85/CE](#) ;

7.1.2.1 Începând cu 1 octombrie 2004 autovehiculele din categoriile M (cu excepția celor din categoria M(1)) și N, precum și semiremorcile trebuie să respecte condițiile tehnice privind manevrabilitatea prevăzute în [directiva 97/27/CE](#) modificată de [directiva 2003/19/CE](#) (până la această dată se pot aplica aceste condiții tehnice la cererea solicitantului omologării de tip);

7.1.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 75/321/CEE](#) , modificată de [directiva 98/39/CEE](#) .

7.2 La omologarea individuală, vehiculele din categoriile M (cu excepția celor din categoria M(1)), N și O, înmatriculate în România și la care s-au efectuat modificări care duc la creșterea lungimii vehiculului, trebuie să respecte condițiile tehnice privind manevrabilitatea prevăzute în [directiva 97/27/CE](#) modificată de [directiva 2001/85/CE](#) .

7.2.1 Începând cu 1 octombrie 2004 aceste autovehicule trebuie să respecte condițiile tehnice privind manevrabilitatea prevăzute în [directiva 97/27/CE](#) modificată de [directiva 2003/19/CE](#) (până la această dată se pot aplica aceste condiții tehnice la cererea solicitantului omologării individuale).

7.2.2 De la prevederile pct. 7.2 și subpct. 7.2.1 se exceptează vehiculele care respecta datele de carosare ale fabricantului.

7.3 La omologarea individuală, vehiculele din categoriile N și O, înmatriculate în România și la care s-au efectuat modificări care duc la creșterea înălțimii trebuie să respecte condițiile tehnice privind stabilitatea prevăzute în Anexa nr. 3 la reglementări.

7.3.1 De la prevederile pct. 7.3 se exceptează vehiculele care respecta datele de carosare ale fabricantului.

8. Condiții privind motorul și protecția mediului

8.1 Omologarea națională de tip pentru un autovehicul din categoria M1 se acordă numai dacă se respecta prevederile privind măsurarea emisiilor de dioxid de carbon și a consumului de carburant prevăzute în [directiva 80/1268/CEE](#) modificată de [directiva 1999/100/CE](#) .

8.2 Omologarea națională de tip pentru un autovehicul din categoriile M și N se acordă numai dacă se respecta prevederile privind măsurarea puterii motorului prevăzute în [directiva 80/1269/CEE](#) modificată de [directiva 1999/99/CE](#) .

8.3 Omologarea națională de tip pentru un autovehicul cu 2 sau 3 roți se acordă numai dacă se respecta prevederile privind măsurarea vitezei maxime constructive, a momentului maxim și a puterii maxime nete a motorului prevăzute în [directiva 95/1/CEE](#) modificată de [directiva 2002/41/CE](#) ;

8.4 Omologarea națională de tip pentru un tractor agricol sau forestier se acordă numai dacă se respecta prevederile privind măsurarea vitezei maxime constructive prevăzute în [directiva 74/152/CEE](#) par. 1 modificată prin [directiva 97/54/CE](#) . Începând cu 1 octombrie 2004 se aplică prevederile [directivei 74/152/CEE](#) par. 1 modificată de [directiva 98/89/CE](#) .

8.5 Omologarea națională de tip pentru un tractor agricol sau forestier se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind regulatorul de turatie prevăzute în [directiva 89/173/CEE](#) anexa II par. 1 modificată de [directiva 2000/1/CE](#) .

8.6 Autovehiculele echipate cu mas din categoriile M și N, precum și autovehiculele echipate cu mac din categoriile M(1) și N(1) trebuie să respecte următoarele cerințe privind emisiile poluante (cu excepția menționată la subpct. 8.6.10):

8.6.1 Omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [directiva 70/220/CEE](#) , modificată de [directiva 2001/100/CE](#) . În ceea ce privește încercarea de tip I, se aplică valorile limita precizate la linia A a tabelului de la pct. 5.3.1.4 al anexei I a [directivei 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 98/69/CE](#) (EURO 3);

8.6.1.1 Începând cu 1 ianuarie 2005, se aplică la omologarea autovehiculelor încercarea de tip VI (limitarea emisiilor poluante la temperatura scăzută), conform prevederilor [directivei 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 2001/100/CE](#) .

8.6.2 Începând cu data de 1 ianuarie 2007, omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [directiva 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 2002/80/CE](#) și de [directiva 2003/76/CE](#) . În ceea ce privește încercarea de tip I, se aplică valorile limita precizate la linia B a tabelului de la pct 5.3.1.4 de la anexa I a [directivei 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 98/69/CE](#) (EURO 4);

8.6.3 Autovehiculele noi trebuie echipate cu OBD în conformitate cu [directiva 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 2001/1/CEE](#) , după cum urmează:

8.6.3.1 la omologarea națională de tip, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele echipate cu mas care funcționează cu benzina din categoriile M(1) și N(1);

8.6.3.2 autovehiculele echipate cu mac:

8.6.3.2.1 Începând cu 1 ianuarie 2005 la omologarea națională de tip și cu 1 ianuarie 2006 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele din categoria M(1) (cu excepția celor cu masa maximă tehnic admisibilă mai mare de 2500 kg sau destinate a transporta mai mult de 6 persoane);

8.6.3.2.2 Începând cu 1 ianuarie 2006 la omologarea națională de tip și cu 1 ianuarie 2007 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele din categoria M(1) cu masa maximă tehnic admisibilă mai mare de 2500 kg, autovehiculele din categoria M(1) destinate a transporta mai mult de 6 persoane, precum și autovehiculele din categoria N(1);

8.6.3.3 Începând cu 1 ianuarie 2006 la omologarea națională de tip și cu 1 ianuarie 2007 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele echipate cu mas și care funcționează cu GPL sau GN;

8.6.4 Prevederile privind OBD din [directivele 2002/80/CE](#) și [2003/76/GE](#) se aplică autovehiculelor noi începând cu 1 ianuarie 2007 la omologarea de tip și 1 ianuarie 2008 la prima înmatriculare și la vânzare.

8.6.5 La prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [directiva 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 2001/100/CE](#). În ceea ce privește încercarea de tip I, se aplică valorile limita precizate la linia A a tabelului de la pct. 5.3.1.4 al anexei I a [directivei 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 98/69/CE](#) (EURO 3);

8.6.5.1 Prin excepție de la prevederile subpct. 8.6.5, autovehiculele noi produse în România trebuie să respecte la prima înmatriculare și la vânzare prevederile [directivei 70/220/CEE](#), modificată de [directiva 2001/100/CE](#) cu aplicarea pentru încercarea de tip I a valorilor limita precizate la linia A a tabelului de la pct. 5.3.1.4 al anexei I a [directivei 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 98/69/CE](#) (EURO 3), începând cu 1 ianuarie 2005.

8.6.5.1.1 Până la 1 ianuarie 2005, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi produse în România trebuie să respecte prevederile [directivei 70/220/CEE](#), modificată de [directiva 96/69/CE](#) (EURO 2);

8.6.6 Prin excepție de la prevederile subpct. 8.6.3.1 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi echipate cu mas care funcționează cu benzina din categoriile M(1) și N(1) produse în România trebuie echipate cu OBD începând cu 1 ianuarie 2005;

8.6.7 Începând cu 1 ianuarie 2008, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 70/220/CEE](#), modificată de [directiva 2002/80/CE](#) și de [directiva 2003/76/CE](#) cu aplicarea valorilor limita precizate la linia B a tabelului de la pct. 5.3.1.4 al anexei I a [directivei 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 98/69/CE](#) în ceea ce privește încercarea de tip I (EURO 4);

8.6.8 La omologarea individuală a autovehiculelor care au mai fost înmatriculate în altă țară, precum și la prima înmatriculare în România și la vânzare, valorile emisiilor poluante provenite din gazele de evacuare ale acestora nu trebuie să depășească valorile limita privind încercarea de tip I precizate la linia A a tabelului de la pct. 5.3.1.4 al anexei I a [directivei 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 98/69/CE](#) (EURO 3);

8.6.8.1 Verificarea acestei cerințe se realizează pe bază de documente sau prin efectuarea încercării de tip I.

8.6.9. Începând cu 1 ianuarie 2006, prevederile pct. 7 al anexei I a [directivei 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 2002/80/CE](#) referitoare la conformitatea vehiculelor în exploatare se aplică tuturor autovehiculelor care au fost omologate în conformitate cu prevederile [directivei 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 98/69/CE](#) sau în conformitate cu orice directivă de modificare ulterioară.

8.6.10 Prevederile prezentului pct. 8.6 nu se aplică autovehiculelor din categoria N(1) echipate cu mac care au fost omologate conform prevederilor [directivei 88/77/CEE](#).

8.7 Autovehiculele echipate cu mac sau autovehiculele echipate cu mas care funcționează cu GPL sau GN din categoriile M(cu excepția celor din categoria M(1)) și N trebuie să respecte următoarele cerințe privind emisiile poluante (cu excepția menționată la subpct. 8.7.14):

8.7.1 Omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante ale motoarelor acestor autovehicule prevăzute în [directiva 88/77/CEE](#), modificată de [directiva 1999/96/CE](#). Valorile limita aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia A a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#), modificată de [directiva 1999/96/CE](#) (EURO 3);

8.7.1.1 Pentru autovehiculele fabricate în România, această cerință se aplică începând cu 1 octombrie 2004;

8.7.1.1.1 Până la 1 octombrie 2004, autovehiculele fabricate în România trebuie să satisfacă prevederile [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 91/542/CEE](#) treapta B (EURO 2);

8.7.2 Începând cu 1 octombrie 2005, omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante ale motoarelor acestor autovehicule prevăzute în [directiva 88/77/CEE](#), modificată de [directiva 2001/27/CE](#). Valorile limita aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia A a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#), modificată de [directiva 1999/96/CE](#) (EURO 3);

8.7.3 Începând cu 1 ianuarie 2007, omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante ale motoarelor acestor autovehicule prevăzute în [directiva 88/77/CEE](#),

modificată de [directiva 2001/27/CE](#) . Valorile limita aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia 81 a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/96/CE](#) (EURO 4);

8.7.4 Începând cu 1 ianuarie 2007, pentru noile tipuri de autovehicule și începând cu 1 ianuarie 2008 pentru toate tipurile de autovehicule, omologările acordate trebuie să ateste și buna funcționare a echipamentelor antipoluare pe durata de viața a autovehiculului;

8.7.5 Începând cu 1 ianuarie 2007, pentru noile tipuri de autovehicule și începând cu 1 ianuarie 2008 pentru toate tipurile de autovehicule, omologările acordate trebuie să ateste și buna funcționare a echipamentelor antipoluare pe durata de viața a autovehiculului în condiții normale de utilizare (control de conformitate a vehiculelor în exploatare corect întreținute și utilizate);

8.7.6 Începând cu 1 octombrie 2008, omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante ale motoarelor acestora prevăzute în [directiva 88/77/CEE](#) , modificată de [directiva 2001/27/CE](#) . Valorile limita aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia B(2) a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a directivei în [directiva 88/77/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/96/CE](#) (EURO 5);

8.7.7 În ceea ce privește valorile limita ale emisiilor de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor, cerințele prevăzute la subpct. 8.7.1, 8.7.2, 8.7.3 și 8.7.6 se considera îndeplinite dacă sunt respectate valorile limita precizate la linia C a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 1999/96/CE](#) (EEV);

8.7.8 Începând cu 1 ianuarie 2007 la omologarea națională de tip și cu 1 ianuarie 2008 la prima înmatriculare, autovehiculele trebuie echipate cu OBD sau OBM care să corespundă prevederilor [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 1999/96/CEE](#) ;

8.7.9 La prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante ale motoarelor acestor autovehicule prevăzute în [directiva 88/77/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/96/CE](#) cu aplicarea valorilor limita pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor precizate la linia A a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a directivei (EURO 3);

8.7.9.1 La prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi produse în România trebuie să respecte prevederile [directivei 88/77/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/96/CE](#) cu aplicarea valorilor limita precizate la linia A a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a directivei în ceea ce privește emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor începând cu 1 octombrie 2005;

8.7.9.1.1 Până la 1 octombrie 2005, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi produse în România trebuie să respecte prevederile [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 91/542/CEE](#) treapta B (EURO 2);

8.7.10 Începând cu 1 octombrie 2006, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 88/77/CEE](#) , modificată de [directiva 2001/27/CE](#) cu aplicarea valorilor limita precizate la linia A a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/96/CE](#) în ceea ce privește emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor (EURO 3);

8.7.11 Începând cu 1 ianuarie 2008, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 2001/27/CE](#) cu aplicarea valorilor limita precizate la linia B (1) a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 1999/96/CE](#) în ceea ce privește emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor (EURO 4);

8.7.12 Începând cu 1 octombrie 2009, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 2001/27/CE](#) cu aplicarea valorilor limita precizate la linia B (2) a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/96/CE](#) în ceea ce privește emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor (EURO 5);

8.7.13 La omologarea individuală a autovehiculelor care au mai fost înmatriculate în alta țară, valorile emisiilor poluante provenite din gazele de evacuare ale motoarelor acestora nu trebuie să depășească valorile limita privind ciclurile ESC și ELR precizate la linia A a tabelului de la pct. 5.3.1.4 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 1999/96/CE](#) (EURO 3);

8.7.13.1 Verificarea acestei cerințe se realizează pe bază de documente sau prin efectuarea încercărilor conform ciclurilor ESC și ELR;

8.7.14 Prevederile prezentului pct. 8.7 nu se aplică autovehiculelor echipate cu mac sau mas care funcționează cu GPL sau GN, din categoriile N(1), N(2) și M(2) care au fost omologate conform prevederilor [directivei 70/220/CEE](#) .

8.8 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier din categoriile M și N echipat cu mac se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante vizibile prevăzute în [directiva 72/306/CEE](#) , modificată de [directiva 97/20/CE](#) .

8.8.1 Prevederile de la pct. 8.8 nu anulează omologările acordate anterior în conformitate cu prevederile [directivei 72/306/CEE](#) și nu împiedică extinderea unei astfel de omologări în condițiile precizate prin [directiva](#) în baza căreia omologarea a fost acordată.

8.9 Autovehiculele cu 2 sau 3 roti trebuie să respecte următoarele cerințe privind emisiile poluante:

8.9.1 Omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 5;

8.9.2 Începând cu 1 ianuarie 2005, omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 5 modificată de [directiva 2002/51/CE](#) și de [directiva 2003/77/CE](#).

8.9.2.1 În ceea ce privește încercarea de tip I, se aplică valorile limita precizate la liniile A ale tabelului din cap. 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directiva.

8.9.3 Începând cu 1 ianuarie 2006, omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 5 modificată de [directiva 2002/51/CE](#) și de [directiva 2003/77/CE](#).

8.9.3.1 În ceea ce privește încercarea de tip I, se aplică valorile limita precizate la linia B a tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directiva.

8.9.4 Începând cu 1 ianuarie 2006 pentru noile tipuri de autovehicule cu 2 sau 3 roti și începând cu 1 ianuarie 2007 pentru toate tipurile, omologările acordate trebuie să ateste de asemenea buna funcționare a echipamentelor antipoluare pe durata de viața a autovehiculului cu 2 sau 3 roti până la un kilometraj de 30000 km.

8.9.5 Începând cu 1 ianuarie 2006 pentru noile tipuri de autovehicule cu 2 sau 3 roti și începând cu 1 ianuarie 2007 pentru toate tipurile, omologările acordate trebuie să ateste și buna funcționare a echipamentelor antipoluare pe durata de viața a vehiculului în condiții normale de utilizare (control de conformitate a vehiculelor în exploatare corect întreținute și utilizate).

8.9.6 Începând cu 1 ianuarie 2006, pentru motociclete și mototricicluri, omologarea națională de tip se acordă numai dacă emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant au fost măsurate conform dispozițiilor aplicabile în conformitate cu prevederile [directivei 97/24/CE](#) cap. 5 modificată de [directiva 2002/51/CE](#) și de [directiva 2003/77/CE](#);

8.9.7 La prima înmatriculare, vânzare sau utilizare, autovehiculele noi cu 2 sau 3 roti trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 5;

8.9.8 Începând cu 1 ianuarie 2005, la prima înmatriculare, vânzare sau utilizare, autovehiculele noi cu 2 sau 3 roti trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 5 modificată de [directiva 2002/51/CE](#) și de [directiva 2003/77/CE](#).

8.9.8.1 În ceea ce privește încercarea de tip I, pentru mopede se aplică valorile limita precizate la linia a doua a tabelului din capitolul 5, anexa I, pct. 2.2.1.1.3 din directiva.

8.9.8.2 În ceea ce privește încercarea de tip I, pentru motociclete și tricicluri se aplică valorile limita precizate la liniile A ale tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directiva;

8.9.8.3 Prevederile subpct. 8.9.8.2 se aplică motocicletelor trial și enduro cu 2 roti începând cu 1 iulie 2005.

8.9.8.3.1 Până la aceasta date se vor aplica prevederile precizate la subpct. 8.9.7.

8.9.9 Începând cu 1 ianuarie 2007, la prima înmatriculare, vânzare și utilizare, autovehiculele noi cu 2 sau 3 roti trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 5 modificată de [directiva 2002/51/CE](#) și [directiva 2003/77/CE](#).

8.9.9.1 În ceea ce privește încercarea de tip I se aplică valorile limita precizate la linia B a tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directiva;

8.9.10 Începând cu 1 ianuarie 2007, la prima înmatriculare, vânzare sau utilizare, motocicletele noi cu o cilindree mai mare de 150 cmc trebuie să respecte prevederile aplicabile ale [directivei 97/24/CE](#) capitolul 5 modificată de [directiva 2001/51/CE](#) și de [directiva 2003/77/CE](#) în ceea ce privește măsurarea emisiilor de dioxid de carbon și a consumului de carburant.

8.10 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte următoarele cerințe privind emisiile poluante:

8.10.1 Omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante vizibile (opacitatea) prevăzute în [directiva 77/537/CEE](#), modificată de [directiva 97/54/CE](#);

8.10.2 În plus, începând cu 1 octombrie 2004, omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respecta și condițiile tehnice privind emisiile poluante (gaze poluante și particule) prevăzute în [directiva 2000/25/CE](#).

8.10.3 Începând cu 1 octombrie 2005, la prima înmatriculare, înregistrare sau utilizare, tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante (gaze poluante și particule) prevăzute în [directiva 2000/25/CEE](#).

8.11 Pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări se pot aplica condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/68/CE](#) privind emisiile de gaze poluante și particule ce provin de la motoarele cu ardere internă destinate mașinilor mobile nerutiere modificată de [directiva 2002/88/CE](#).

8.12 Omologarea națională de tip se acordă unui tip de vehicul rutier numai dacă se respecta următoarele cerințe privind zgomotul emis:

8.12.1 Autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 70/157/CEE](#), modificată de [directiva 1999/101/CE](#);

8.12.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 9;

8.12.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în:

8.12.3.1 [directiva 74/151/CEE](#) anexa VI modificată de [directiva 98/38/CE](#) (zgomot exterior);

8.12.3.2 [directiva 77/311/CEE](#) modificată de [directiva 97/54/CE](#) (zgomot la urechea conducătorului).

8.13 Omologarea individuală a autovehiculelor din categoriile M și N înmatriculate în România și la care s-a efectuat înlocuirea motorului acestora este admisă numai dacă se menține cei puțin același nivel al emisiilor poluante.

8.14 Motoarele cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu mas care funcționează cu GPL sau GN pentru autovehiculele din categoriile M (cu excepția celor din categoria M(1)) și N trebuie să respecte următoarele cerințe:

8.14.1 La omologarea de tip, precum și la vânzarea sau utilizarea motoarelor noi trebuie respectate condițiile tehnice din [directiva 88/77/CEE](#), modificată de [directiva 1999/96/CE](#). Valorile limita aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia A a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a directivei (EURO 3);

8.14.1.1 Pentru motoarele fabricate în România, aceste cerințe se aplică începând cu 1 octombrie 2004 la omologarea de tip și 1 octombrie 2005 la vânzarea sau utilizarea motoarelor noi;

8.14.1.1.1 Până la 1 octombrie 2004 la omologarea de tip și 1 octombrie 2005 la vânzarea sau utilizarea motoarelor noi, motoarele fabricate în România trebuie să satisfacă prevederile [Directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 91/542/CEE](#) treapta B (EURO 2);

8.14.1.2 Începând cu 1 octombrie 2005 la omologarea de tip și 1 octombrie 2006 la vânzarea sau utilizarea motoarelor noi, trebuie respectate condițiile tehnice din [directiva 88/77/CEE](#), modificată de [directiva 2001/27/CE](#). Valorile limita aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia A a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 1999/96/CE](#) (EURO 3);

8.14.1.3 Începând cu 1 ianuarie 2007 la omologarea de tip și 1 ianuarie 2008 la vânzarea sau utilizarea motoarelor noi, trebuie respectate condițiile tehnice din [directiva 88/77/CEE](#), modificată de [directiva 2001/27/CE](#). Valorile limita aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia B(1) a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 1999/96/CE](#) (EURO 4);

8.14.1.4 Începând cu 1 octombrie 2008 la omologarea de tip și 1 octombrie 2009 la vânzarea sau utilizarea motoarelor noi, trebuie respectate condițiile tehnice din [directiva 88/77/CEE](#) T modificată de [directiva 2001/27/CE](#). Valorile limita aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia B(2) a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#) modificată de [directiva 1999/96/CE](#) (EURO 5);

8.14.1.5 În ceea ce privește valorile limita ale emisiilor de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor, cerințele prevăzute (a subpct. 8.14.1.1 - 8.14.1.4 se considera îndeplinite dacă sunt respectate valorile limita precizate la linia C a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a [directivei 88/77/CEE](#), modificată de [directiva 1999/96/CE](#) (EEV);

8.14.1.6 De la condițiile precizate la prezentul pct. 8.14 privind vânzarea sau utilizarea motoarelor noi se exceptează motoarele destinate exportului și motoarele de schimb destinate autovehiculelor în circulație;

8.15 La omologarea de tip, la vânzarea și la utilizarea catalizatoarelor de înlocuire noi, destinate a fi instalate pe autovehicule din categoriile M(1) și N(1) care nu sunt echipate cu OBD aceste catalizatoare trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 70/220/CEE](#), modificată de [directiva 98/77/CE](#).

8.15.1 La omologarea de tip, la vânzarea și la utilizarea catalizatoarelor de înlocuire noi, destinate a fi instalate pe autovehicule din categoriile M(1) și N(1) care au fost omologate în conformitate cu [directiva 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 2002/80/CE](#), aceste catalizatoare trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 70/220/CEE](#), modificată de [directiva 2002/80/CE](#).

8.15.2 Începând cu 1 ianuarie 2005, cerința de la subpct. 8.15.1 se aplică pentru toate catalizatoarele de înlocuire noi, destinate a fi instalate pe autovehicule din categoriile M(1) și N(1).

8.15.2.1 Se admite totuși introducerea pe piața a catalizatoarelor de înlocuire noi omologate ca entitate tehnică anterior aplicării prevederilor [directivei 2002/80/CE](#) și care urmează a fi utilizate la autovehiculele în circulație.

8.15.3 Începând cu 1 ianuarie 2005, la omologarea de tip, la vânzarea și la utilizarea catalizatoarelor de înlocuire noi, destinate a fi instalate pe autovehicule din categoriile M(1) și N(1), aceste catalizatoare trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 70/220/CEE](#), modificată de [directiva 2003/76/CE](#);

8.15.4 Până la 1 iulie 2005, producătorii de catalizatoare de înlocuire, care au fost puse în vânzare înainte de aplicarea [directivei 2002/80/CE](#) și care nu sunt conforme cu condițiile tehnice din [directiva 98/77/CE](#) trebuie să ia măsuri pentru a furniza fie direct la punctele de vânzare, fie distribuitorilor, informațiile suplimentare prevăzute în secțiunea 7 din anexa XIII a [directivei 70/220/CE](#) modificată de [directiva 2002/80/CE](#).

8.16 Începând cu 1 octombrie 2004 la omologarea de tip și 1 octombrie 2005 la vânzarea sau utilizarea motoarelor noi pentru tractoarele agricole sau forestiere acestea trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 2000/25/CE](#) ;

8.16.1 De la condițiile precizate la prezentul pct. 8.16 privind vânzarea sau utilizarea motoarelor noi se exceptează motoarele destinate exportului și motoarele de schimb destinate tractoarelor în circulație

8.17 Dispozitivele de evacuare pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte la omologarea de tip și la vânzare sau utilizare condițiile tehnice prevăzute în [directiva 70/157/CEE](#) modificată de [directiva 1999/101/CE](#) .

8.17.1 Prin excepție de la aceste prevederi este admisă omologarea, vânzarea sau utilizarea dispozitivelor de evacuare noi pentru autovehiculele din categoriile M și N în conformitate cu versiunile precedente ale [directivei 70/157/CEE](#) , cu condiția ca acestea:

8.17.1.1 să fie destinate echipării autovehiculelor aflate deja în circulație și

8.17.1.2 să respecte prevederile directivei care era aplicabilă la momentul primei înmatriculări a autovehiculelor.

8.18 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 prima înmatriculare, a unei noi trepte, superioare, de poluare.

8.19 Valorile emisiilor poluante impuse pentru omologarea și prima înmatriculare a autovehiculelor din categoriile M și N sunt precizate în Anexa nr. 4 la reglementări.

9. Condiții privind caroseria

9.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier din categoriile M; N și O se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind caroseria:

9.1.1 Autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind proeminentele exterioare prevăzute în [directiva 74/483/CEE](#) , modificată de [directiva 87/354/CEE](#) ;

9.1.2 Autovehiculele din categoria N trebuie să respecte condițiile tehnice privind proeminentele peretelui din spate al cabinei prevăzute în [directiva 92/114/CEE](#) ;

9.1.3 Vehiculele din categoriile M(1) și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind ușile prevăzute în [directiva 70/387/CEE](#) , modificată de [directiva 2001/31/CE](#) ;

9.1.4 Vehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind rezervorul de carburant prevăzute în [directiva 70/221/CEE](#) , modificată de [directiva 2000/8/CE](#) ;

9.1.5 Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție antiimpanare spate prevăzute în [directiva 70/221/CEE](#) modificată prin [directiva 2000/8/CE](#) ;

9.1.6 Vehiculele din categoriile N(2), N(3), O(3) și O(4) trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție laterală prevăzute în [directiva 89/297/CEE](#) ;

9.1.7 Începând cu 1 ianuarie 2005, autovehiculele din categoriile N(2) și N(3) trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție antiimpanare față prevăzute în [directiva 2000/40/CE](#) ;

9.1.8 Începând cu 1 ianuarie 2006, autovehiculele din categoriile M(1) și N(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția ocupanților autovehiculelor la coliziune laterală prevăzute în [directiva 96/27/CE](#) .

9.1.9 Începând cu 1 ianuarie 2006, autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția ocupanților autovehiculelor la coliziune frontală prevăzute în [directiva 96/79/CE](#) , modificată de [directiva 1999/98/CE](#) ;

9.1.10 În cazul vehiculelor prezentate la omologare și care sunt echipate cu plăci de identificare spate, aceste plăci, precum și montarea lor, trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul CEE - ONU nr. 69 sau Regulamentul CEE - ONU nr. 70, după caz;

9.1.11 În cazul vehiculelor prezentate la omologare și care sunt echipate cu marcaje reflectorizante, aceste marcaje, precum și montarea lor trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul CEE - ONU nr. 104.

9.2 Omologarea națională de tip pentru un autovehicul cu 2 sau 3 roți se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind caroseria:

9.2.1 Autovehiculele cu 2 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de sprijin prevăzute în [directiva 93/31/CEE](#) , modificată de [directiva 2000/72/CE](#) ;

9.2.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind proeminentele exterioare prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 3 ;

9.2.3 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind rezervorul de carburant prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 6.

9.3 Omologarea națională de tip pentru un tractor agricol sau forestier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind caroseria:

9.3.1 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția în caz de rasturnare prevăzute în [directiva 77/536/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/55/CE](#) ;

9.3.2 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția în caz de rasturnare (încercări statice) prevăzute în [directiva 79/622/CEE](#) , modificată prin [directiva 1999/40/CE](#) ;

9.3.3 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele de protecție în caz de rasturnare montate în spate (pentru tractoare cu ecartament îngust) prevăzute în [directiva '86/298/CEE](#) , modificată de [directiva 2000/19/CE](#) ;

9.3.4 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele de protecție în caz de rasturnare montate în față (pentru tractoare cu ecartament îngust) prevăzute în [directiva 87/402/CEE](#) , modificată de [directiva 2000/22/CE](#) ;

9.3.5 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind rezervorul de carburant lichid prevăzute în [directiva 74/151/CEE](#) anexa III modificată de [directiva 98/38/CE](#) ;

9.3.6 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind platforma de încărcare prevăzute în [directiva 74/152/CEE](#) par. 2 modificată de [directiva 98/89/CE](#) ;

9.3.7 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind prizele de putere și protecția acestora prevăzute în [directiva 86/297/CEE](#) modificată de [directiva 97/54/CE](#) ;

9.3.8 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția elementelor de antrenare, a părților proeminente și a roților prevăzute în [directiva 89/173/CEE](#) anexa II par. 2 modificată de [directiva 2000/1/CE](#) .

9.4 Începând cu 1 ianuarie 2006, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoriile N(2) și N(3) trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție antiîmpănare față prevăzute în [directiva 2000/40/CEE](#) .

9.5 Începând cu 1 ianuarie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoriile M(1) și N(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția ocupanților autovehiculelor la coliziune laterală prevăzute în [directiva 96/27/CE](#) .

9.6 Începând cu 1 ianuarie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția ocupanților autovehiculelor la coliziune frontală prevăzute în [directiva 96/79/CE](#) , modificată de [directiva 1999/98/CE](#) .

9.7 La omologarea individuală, vehiculele înmatriculate în România și la care s-au efectuat modificări privind caroseria trebuie să fie echipate cu dispozitive de protecție antiîmpănare spate și laterale care să respecte cerințele dimensionale și de amplasare precizate la subpct. 9.1.5. sau 9.1.6, după caz, dacă vehiculul final se încadrează într-o categorie care necesită a fi echipat cu un astfel de dispozitiv;

9.7.1 La omologarea individuală, vehiculele înmatriculate în România și la care s-au efectuat modificări privind construcția caroseriei nu trebuie să prezinte muchii taietore;

9.7.2 La omologarea individuală, vehiculele înmatriculate în România la care s-a înlocuit rezervorul de carburant de origine cu un rezervor care nu este de origine sau la care s-au montat rezervoare suplimentare trebuie să respecte condițiile tehnice din [directiva 70/221/CEE](#) modificată de [directiva 2000/8/CE](#) .

9.8 Omologarea ca entități tehnice sau componente a următoarelor elemente ale caroseriei se acordă numai dacă acestea respectă următoarele cerințe:

9.8.1 Portbagajele, portschiurile, antenele radio sau radiotelefoni pentru autovehiculele din categoria Mi trebuie să respecte condițiile tehnice din [directiva 74/483/CEE](#) , modificată de [directiva 87/354/CEE](#) ;

9.8.2 Dispozitivele de protecție antiîmpănare spate pentru vehiculele rutiere din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice din [directiva 70/221/CEE](#) , modificată de [directiva 97/19/CE](#) ;

9.8.3 Începând cu 1 ianuarie 2005, dispozitivele de protecție antiîmpănare față pentru autovehiculele din categoriile N(2) și N(3) trebuie să respecte condițiile tehnice din [directiva 2000/40/CEE](#) ;

9.8.4 Rezervoarele de carburant pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 6;

9.8.5 Plăcile de identificare spate pentru vehicule trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 69 sau în Regulamentul CEE - ONU nr. 70, după caz;

9.8.6 Marcările reflectorizante pentru contur pentru vehicule trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 104;

9.8.7 Airbagurile de înlocuire și volanele de înlocuire prevăzute cu airbag trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 114.

9.9 Începând cu 1 ianuarie 2006 vânzarea sau utilizarea dispozitivelor de protecție antiîmpănare față pentru autovehiculele din categoriile N(2) și N(3) este admisă numai dacă acestea respectă condițiile tehnice din [directiva 2000/40/CEE](#) .

9.10 În Anexa nr. 5 sunt precizate prevederile privind montarea de către carosieri individuali a suprastructurii și a platformei pentru încărcare la vehiculele utilitare.

9.11 În Anexa nr. 6 sunt precizate prevederile privind protecția ocupanților autovehiculelor împotriva deplasării mărfurilor (încărcăturii).

9.12 Condițiile privind echivalența dintre anumite suspensii nepneumatice și suspensiile pneumatice pentru axa sau axele motoare ale vehiculelor sunt prezentate în Anexa nr. 7.

10. Condiții privind amenajarea interioară

10.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier din categoriile M, N și O se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind amenajarea interioară:

10.1.1 Autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind amenajarea interioară prevăzute în [directiva 74/60/CEE](#) modificată de [directiva 78/632/CEE](#) ;

10.1.1.1 Prin excepție de la prevederile subpt. 10.1.1, omologarea de tip națională se acordă unui tip de autovehicul din categoria M(1) care este echipat cu geamuri, panouri mobile ale acoperișului și/sau panouri despartitoare cu acționare electrică numai dacă se respecta condițiile tehnice privind amenajarea interioară prevăzute în [directiva 74/60/CEE](#) , modificată prin [directiva 2000/4/CE](#) ;

10.1.1.2 Prevederile subpt. 10.1.1.1 nu anulează omologările acordate unui tip de autovehicul din categoria M care nu este echipat cu geamuri, panouri mobile ale acoperișului și/sau panouri despartitoare cu acționare electrică și nu interzice extinderea acestor omologări în conformitate cu directiva în virtutea căreia au fost inițial acordate;

10.1.2 Autovehiculele din categoriile M(1) și N(1) (cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică de 1500 kg) trebuie să respecte condițiile tehnice privind amenajarea interioară (comportamentul dispozitivului de conducere în caz de impact frontal) prevăzute în [directiva 74/297/CEE](#) , modificată de [directiva 91/662/CEE](#) ;

10.1.3 Autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind scaunele, ancorajele lor și rezemătoarele de cap prevăzute în [directiva 74/408/CEE](#) , modificată de [directiva 96/37/CE](#) ;

10.1.3.1 În ceea ce privește rezematoarele de cap pentru scaunele autovehiculelor din categoria M(1) omologarea națională de tip se poate acorda și prin aplicarea condițiilor tehnice prevăzute în [directiva 78/932/CEE](#) , modificată de [directiva 87/354/CE](#) ;

10.1.4 Autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind ancorajele centurilor de siguranță prevăzute în [directiva 76/115/CEE](#) , modificată de [directiva 96/38/CE](#) .

10.1.5 Autovehiculele din categoriile M sau N trebuie să respecte condițiile tehnice privind centurile de siguranță și sistemele de reținere prevăzute în [directiva 77/541/CEE](#) , modificată de [directiva 2000/3/CE](#) .

10.1.5.1 Totuși, prescripțiile pentru centurile în trei puncte instalate la toate locurile sezand din autovehiculele din categoria M(1) se aplică începând cu 1 ianuarie 2006. Până la această dată se aplică prevederile din [directiva 77/541/CEE](#) , modificată de [directiva 96/36/CE](#) ;

10.1.6 Autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind identificarea comenzilor, marilor luminoși și a indicatoarelor prevăzute în [directiva 78/316/CEE](#) , modificată de [directiva 94/53/CE](#) ;

10.1.7 Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind încălzirea habitaculului prevăzute în [directiva 2001/56/CE](#) .

10.2 Omologarea națională de tip pentru un autovehicul cu 2 sau 3 roți se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind amenajarea interioară:

10.2.1 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind identificarea comenzilor, marilor luminoși și a indicatoarelor prevăzute în [directiva 93/29/CEE](#) , modificată de [directiva 2000/74/CE](#) ;

10.2.2 Autovehiculele cu 2 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele de reținere pentru pasageri prevăzute în [directiva 93/32/CEE](#) modificată de [directiva 1999/24/CE](#) ;

10.2.3 Autovehiculele carosate trebuie să respecte condițiile tehnice privind centurile de siguranță și ancorarea lor prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap.11.

10.3 Omologarea națională de tip pentru un tractor agricol sau forestier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind amenajarea interioară:

10.3.1 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind spațiul de manevra și accesul la postul de conducere prevăzute în [directiva 80/720/CEE](#) , modificată de [directiva 97/54/CE](#) ;

10.3.2 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind scaunul conducătorului prevăzute în [directiva 78/764/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/57/CE](#) ;

10.3.3 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind scaunul însoțitorului prevăzute în [directiva 76/763/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/86/CE](#) ;

10.3.4 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice privind identificarea comenzilor, marilor luminoși și a indicatoarelor prevăzute în [directiva 86/415/CEE](#) , modificată de [directiva 97/54/CE](#) .

10.4 La prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind centurile de siguranță și sistemele de reținere, autovehiculele noi din categoriile M și N, trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 77/541/CEE](#) , modificată de [directiva 2000/3/CE](#) ;

10.4.1 Totuși, prevederile pentru centurile de siguranță în trei puncte instalate la toate locurile sezand din autovehiculele din categoria M se aplică începând cu 1 ianuarie 2007. Până la această dată se aplică prevederile [directivei 77/541/CEE](#) modificată de [directiva 96/36/CE](#) .

10.5 Începând cu 9 mai 2005 la prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind instalația de încălzire, autovehiculele noi din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 2001/56/CE](#).

10.6 La omologarea individuală a autovehiculelor din categoriile M și N înmatriculate în România și la care s-au efectuat modificări privind amenajarea interioară, trebuie respectate prevederile privind echiparea, montarea și omologarea componentelor referitoare la scaunele și centurile de siguranță precizate la subpct. 10.1.3, 10.1.4 sau 10.1.5, după caz.

10.6.1 La omologarea individuală a autovehiculelor din categoriile M, N și O care au fost echipate ulterior fabricației cu instalație de încălzire, trebuie să se respecte prevederile privind încălzirea habitacului precizate la subpct. 10.1.7.

10.7 Omologarea ca entități tehnice sau componente a următoarelor elemente privind amenajarea interioară se acordă numai dacă acestea respecta următoarele cerințe:

10.7.1 Dispozitivele de conducere pentru autovehiculele din categoriile M(1) sau N(1) (cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică de 1500 kg) trebuie să respecte condițiile tehnice din [directiva 74/297/CEE](#), modificată de [directiva 91/662/CEE](#);

10.7.2 Centurile de siguranță și sistemele de reținere pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 77/541/CEE](#), modificată de [directiva 2000/3/CEE](#);

10.7.2.1 Totuși, este admisă acordarea omologării centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere în conformitate cu versiuni precedente ale [directivei 77/541/CEE](#), cu condiția ca aceste centuri de siguranță și sisteme de reținere:

10.7.2.1.1 să fie destinate echipării autovehiculelor aflate deja în circulație și

10.7.2.1.2 să răspundă prevederilor directivei care era aplicabilă la momentul primei înmatriculări a autovehiculelor.

10.7.3 Scaunele pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice din [directiva 74/408/CEE](#), modificată de [directiva 96/37/CE](#);

10.7.4 Rezematoarele de cap pentru scaunele autovehiculelor din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice din [directiva 78/932/CEE](#), modificată de [directiva 87/354/CE](#);

10.7.5 Instalațiile de încălzire pentru habitacul vehiculelor din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 2001/56/CE](#);

10.7.6 Dispozitivele de reținere pentru pasageri pentru autovehiculele cu 2 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 93/32/CEE](#) modificată de [directiva 1999/24/CE](#);

10.7.7 Centurile de siguranță pentru autovehiculele carosate cu 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap.11;

10.7.8 Scaunele conducătorilor pentru tractoarele din categoriile T1, T2, T3 și T4.2 trebuie să respecte condițiile tehnice din [directiva 78/764/CEE](#), modificată de [directiva 1999/57/CE](#);

10.8 Vânzarea sau utilizarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere noi este admisă dacă acestea sunt omologate în conformitate cu versiunile anterioare ale [directivei 77/541/CEE](#) modificată de [directiva 2000/3/CE](#), cu condiția ca acestea:

10.8.1 să fie destinate echipării autovehiculelor aflate deja în circulație și

10.8.2 să răspundă prevederilor directivei care era aplicabilă la momentul primei înmatriculări a autovehiculelor.

10.9 Începând cu 9 mai 2005, vânzarea sau utilizarea instalațiilor de încălzire noi pentru habitacul vehiculelor din categoriile M, N și O este admisă numai dacă acestea respecta condițiile tehnice prevăzute în [directiva 2001/56/CE](#).

11. Condiții privind vizibilitatea

11.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind asigurarea vizibilității:

11.1.1 Autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind câmpul de vizibilitate către înainte prevăzute în [directiva 77/649/CEE](#) modificată de [directiva 90/630/CEE](#);

11.1.2 Autovehiculele din categoriile M(2), M(3) și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind câmpul de vizibilitate către înainte prevăzute în Anexa nr. 8;

11.1.2.1 De la prevederile precizate la subpct. 11.1.2 se exceptează autovehiculele care dețin omologare comunitară de tip sau omologare națională de tip acordată în unul din statele membre ale Uniunii Europene.

11.1.3 Autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind oglinzile retrovizoare prevăzute în [directiva 71/127/CEE](#) modificată de [directiva 88/321/CEE](#);

11.1.4 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind oglinzile retrovizoare prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 4.

11.1.5 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice privind câmpul de vizibilitate spre înainte prevăzute în [directiva 74/347/CEE](#) modificată de [directiva 97/54/CE](#);

11.1.6 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice privind oglinzile retrovizoare prevăzute în [directiva 74/346/CEE](#) modificată de [directiva 98/40/CEE](#).

11.2 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind geamurile de securitate:

11.2.1 Vehiculele rutiere din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 92/22/CEE](#) modificată de [directiva 2001/92/CE](#);

11.2.2 Mopedele cu 3 roți, triciclurile și cvadriclurile cu caroserie închisă trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap 12 anexa I;

11.2.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 89/173/CEE](#) anexa III modificată de [directiva 2000/1/CE](#).

11.3 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind dispozitivele de ștergere a parbrizului, de spalare a parbrizului, de degivrare și dezaburire:

11.3.1 Autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de ștergere a parbrizului și dispozitivul de spalare a parbrizului prevăzute în [directiva 78/318/CEE](#) modificată de [directiva 94/68/CEE](#);

11.3.2 Autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind instalația de dezaburire și degivrare a zonelor vitrate prevăzute în [directiva 78/317/CE](#);

11.3.3 Mopedele cu 3 roți, triciclurile și cvadriclurile cu caroserie închisă trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele de ștergere a parbrizului, de spalare a parbrizului, de degivrare și dezaburire prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap 12 anexa II;

11.3.4 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele de ștergere a parbrizului prevăzute în [directiva 74/347/CEE](#) modificată de [directiva 97/54/CE](#).

11.4 Omologarea ca entități tehnice sau componente a următoarelor elemente privind vizibilitatea se acordă numai dacă acestea respecta următoarele cerințe:

11.4.1 Oglinzile retrovizoare pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile prevăzute în [directiva 71/127/CEE](#) modificată de [directiva 88/321/CEE](#);

11.4.2 Geamurile de securitate pentru vehiculele rutiere din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile prevăzute în [directiva 92/22/CEE](#) modificată de [directiva 2001/92/CE](#);

11.4.2.1 Totuși, este admisă acordarea omologării geamurilor de securitate conform [directivei 92/22/CEE](#), cu condiția ca aceste geamuri:

11.4.2.1.1 să fie destinate echipării vehiculelor aflate deja în circulație și

11.4.2.1.2 să răspundă prevederilor directivei care era aplicabilă la momentul primei înmatriculări a autovehiculelor.

11.4.3 Dispozitivele de ștergere a parbrizului și dispozitivele de spalare a parbrizului pentru autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice din [directiva 78/318/CEE](#) modificată de [directiva 94/68/CEE](#);

11.4.4 Oglinzile retrovizoare pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 4;

11.4.5 Geamurile de securitate pentru mopedele cu 3 roți, triciclurile și cvadriclurile cu caroserie închisă trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap 12 anexa I;

11.4.6 Ștergatoarele noi pentru faruri pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 45.

11.5 Vânzarea sau utilizarea geamurilor de securitate noi pentru vehiculele rutiere din categoriile M, N și O este admisă dacă acestea respecta condițiile tehnice prevăzute în [directiva 92/22/CEE](#), cu condiția ca ele:

11.5.1 să fie destinate echipării vehiculelor aflate deja în circulație și

11.5.2 să răspundă prevederilor directivei care era aplicabilă la momentul primei înmatriculări a autovehiculelor.

12. Condiții privind sistemul de rulare

12.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind anvelopele și montarea lor:

12.1.1 Vehiculele rutiere din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 92/23/CEE](#);

12.1.1.1 Începând cu 1 ianuarie 2006 aceste vehicule trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 92/23/CEE](#) modificată de [directiva 2001/43](#);

12.1.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 1.

12.2 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier din categoria Mi se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind acoperirea roților prevăzute în [directiva 78/549/CEE](#) modificată de [directiva 94/78/CEE](#);

12.3 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier din categoriile N(2) cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 t, N(3), O(3) și O(4) se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind dispozitivele de protecție împotriva stropirii prevăzute în [directiva 91/226/CEE](#);

12.3.1 Pentru vehiculele din categoriile M(2), M(3), N(1), N(2) cu masa totală maximă autorizată de cel mult 7,5 t, 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.

12.4 Începând cu 1 ianuarie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, vehiculele rutiere noi din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind anvelopele și montarea lor prevăzute în [directiva 92/23/CEE](#) modificată de [directiva 2001/43](#).

12.5 La omologarea individuală a autovehiculelor din categoriile M, N și O care au fost înmatriculate anterior în alta țară sau care sunt înmatriculate în România și la care s-au efectuat modificări, trebuie să se respecte prevederile privind portanța anvelopelor și categoria de viteză pentru care acestea pot fi utilizate, în conformitate cu condițiile tehnice precizate la subpct. 12.1.1, 12.7.2 sau 12.7.3, după caz.

12.6 La omologarea individuală, autovehiculele din categoriile M, N și O la care s-au efectuat modificări și care sunt înmatriculate în România sau au fost înmatriculate anterior în alta țară trebuie să fie echipate cu dispozitive de protecție împotriva stropirii.

12.7 Omologarea ca entități tehnice sau componente a următoarelor elemente privind sistemul de rulare se acordă numai dacă acestea respectă următoarele cerințe:

12.7.1 Anvelopele pentru vehiculele rutiere din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 92/23/CEE](#) ;

12.7.1.1 Începând cu 1 ianuarie 2005 aceste anvelope trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 92/23/CEE](#) modificată de [directiva 2001/43](#);

12.7.2 Anvelopele resapate pentru autoturisme și remorcile acestora trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul CEE - ONU nr. 108;

12.7.3 Anvelopele resapate pentru autovehicule comerciale și remorcile acestora trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul CEE - ONU nr. 109;

12.7.4 Anvelopele pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 1;

12.7.5 Anvelopele pentru tractoarele agricole sau forestiere, mașinile agricole (autopropulsate și remorci) și pentru remorcile agricole, trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul CEE - ONU nr. 106;

12.7.6 Dispozitivele de protecție împotriva stropirii pentru vehiculele rutiere din categoriile N(2) cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 t, N(3), O(3) și O(4) trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 91/226/CEE](#) ;

12.8 Începând 1 ianuarie 2006, vânzarea sau utilizarea anvelopelor noi pentru vehiculele rutiere din categoriile M, N și O, este admisă numai dacă acestea au fost omologate în conformitate cu prevederile [directivei 92/23/CEE](#) modificată de [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.

13. Condiții privind dispozitivele de cuplare și remorcare

13.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respectă următoarele cerințe privind dispozitivele de cuplare:

13.1.1 Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul mecanic de cuplare și montarea lui prevăzute în [directiva 94/20/CEE](#) ;

13.1.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de cuplare și montarea lui prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 10;

13.1.3 Tractoarele agricole și forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice privind legăturile mecanice între tractoare și vehiculele tractate prevăzute în [directiva 89/173/CEE](#) anexa IV modificată de [directiva 2000/17/CE](#) ;

13.1.4 Prevederile subpct. 13.1.1 - 13.1.3 se aplică numai pentru vehiculele echipate cu dispozitive de cuplare.

13.2 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respectă următoarele cerințe privind dispozitivele de remorcare:

13.2.1 Autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 77/389/CEE](#) modificată de [directiva 96/64/CE](#) ;

13.2.2 Tractoarele agricole și forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 79/533/CEE](#) modificată de [directiva 1999/58/CE](#) .

13.3 Omologarea națională de tip a unui vehicul echipat cu dispozitiv de cuplare scurt se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 102;

13.4 Omologarea ca componente a dispozitivelor de cuplare se acordă numai dacă acestea respectă următoarele cerințe:

13.4.1 Dispozitivele mecanice de cuplare pentru vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 94/20/CEE](#) ;

13.4.2 Dispozitivele de cuplare pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap. 10;

13.4.3 Legăturile mecanice între tractoare și vehiculele tractate trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 89/173/CEE](#) anexa IV modificată de [directiva 2000/1/CE](#) ;

13.4.4 Dispozitivele de cuplare scurte noi trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul CEE - ONU nr. 102.

14. Condiții privind elementele de identificare ale vehiculelor

14.1 Omologarea națională de tip și omologarea individuală pentru un vehicul rutier nou se acordă numai dacă acesta este prevăzut cu o placă a constructorului și un număr de identificare a vehiculului care precizează principalele caracteristici constructive și de identificare ale vehiculului respectiv.

14.2 Începând cu data aderării la Uniunea Europeană omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind elementele de identificare, datele prescrise, poziția și modul lor de amplasare:

14.2.1 Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 76/114/CEE](#) modificată de [directiva 87/354/CE](#) ;

14.2.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 93/34/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/25](#);

14.2.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 89/173/CEE](#) anexa V modificată de [directiva 2000/1/CE](#) .

14.3 Începând cu data aderării la Uniunea Europeană, la prima înmatriculare și la vânzare, vehiculele rutiere noi trebuie să respecte condițiile tehnice precizate la subpt. 14.2.1 14.2.3, după caz.

15. Condiții privind amplasarea plăcilor de înmatriculare ale vehiculelor

15.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind spațiul necesar pentru amplasarea plăcilor cu numerele de înmatriculare ale vehiculului respectiv:

15.1.1 Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 70/222/CEE](#) ;

15.1.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 93/94/CEE](#) , modificată de [directiva 1999/26/CE](#) ;

15.1.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 74/151/CEE](#) anexa II modificată de [directiva 98/38/CE](#) .

16. Condiții suplimentare privind construcția autobuzelor și microbuzelor

16.1 Omologarea națională de tip pentru autovehiculele din categoriile M(2) și M(3) se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice prevăzute în [directiva 2001/85/CE](#) .

16.2 Omologarea națională de tip pentru autovehiculele din categoria M(3) care transporta mai mult de 22 de pasageri și care nu sunt destinate transportului de pasageri în picioare sau pentru utilizare urbană se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind comportarea la foc a materialelor utilizate în interior prevăzute în [directiva 95/28/CE](#) .

16.3 La omologarea națională de tip, troleibuzele trebuie să respecte suplimentar condițiile tehnice de securitate precizate în Anexa nr. 9.

16.4 Începând cu 13 februarie 2005, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoriile M(2) și M(3) trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 2001/85/CE](#) . Troleibuzele trebuie să respecte suplimentar condițiile tehnice de securitate precizate în Anexa nr. 9.

16.4.1 Până la 13 februarie 2005, la prima înmatriculare și la vânzare, aceste autovehicule trebuie să respecte prevederile care afectează direct siguranța activă și pasivă, precum și pe cele privind amenajarea interioară prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 36 pentru autovehiculele din categoria M(3) sau în Regulamentul CEE - ONU nr. 52 pentru autovehiculele din categoriile M(2) și M(3). Troleibuzele trebuie să respecte suplimentar condițiile tehnice de securitate precizate în Anexa nr. 9.

16.5 La omologarea individuală, autovehiculele din categoriile M(2) și M(3) înmatriculate anterior în altă țară trebuie să respecte prevederile care afectează direct siguranța activă și pasivă, precum și pe cele privind amenajarea interioară din Regulamentul CEE - ONU nr. 36 sau Regulamentul CEE - ONU nr. 52, după caz, sau [directiva 2001/85/CE](#) . Troleibuzele trebuie să respecte suplimentar condițiile tehnice de securitate precizate în Anexa nr. 9.

16.6 La omologarea individuală, autovehiculele înmatriculate în România și la care s-au efectuat modificări astfel încât autovehiculul final aparține categoriei M(2) sau M(3), trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 36 sau Regulamentul CEE - ONU nr. 52, după caz, iar începând cu 13 februarie 2005 condițiile tehnice prevăzute în [directiva 2001/85/CE](#) . Troleibuzele trebuie să respecte suplimentar condițiile tehnice de securitate precizate în Anexa nr. 9.

16.7 Omologarea ca entități tehnice a caroseriilor pentru autovehiculele din categoriile M(2) și M(3) se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice prevăzute în [directiva 2001/85/CE](#) .

16.8 Începând cu 13 februarie 2005, vânzarea sau utilizarea caroseriilor noi pentru autovehiculele din categoriile M(2) și M(3) este admisă numai dacă acestea respecta condițiile tehnice prevăzute în [directiva 2001/85/CE](#).

16.8.1 Până la 13 februarie 2005, vânzarea sau utilizarea acestor caroserii este admisă numai dacă acestea respecta condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 36 pentru autovehiculele din categoria M(3) sau în Regulamentul CEE - ONU nr. 52 pentru autovehiculele din categoria M(3).

17. Alte condiții privind omologarea națională de tip a vehiculelor rutiere.

17.1 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier din categoriile M, N și O se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe:

17.1.1 Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în [directiva 72/245/CEE](#) modificată de [directiva 95/54/CE](#);

17.1.2 Autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind mersul înapoi și aparatul de măsurare a vitezei (vitezometru) prevăzute în [directiva 75/443/CEE](#) modificată de [directiva 97/39/CE](#);

17.1.3 Autovehiculele din categoriile M(1) și N(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate prevăzute în [directiva 74/61/CEE](#) modificată de [directiva 95/56/CE](#);

17.1.4 Autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de imobilizare prevăzute în [directiva 74/61/CEE](#) modificată de [directiva 95/56/CE](#);

17.1.4.1 La prima înmatriculare și la vânzare aceasta prevedere se aplică de la 1 ianuarie 2005.

17.1.5 Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier din categoriile N și O, în cazul în care constructorul solicita omologarea ca vehicul destinat exclusiv transportului de mărfuri periculoase, se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice prevăzute în [directiva 98/91/CE](#).

17.1.6 Omologarea națională de tip și omologarea individuală a unui autovehicul din categoriile M și N, în cazul în care acesta este echipat cu aparat de control (tahograf) se acordă numai dacă aparatul de control (tahograful) este omologat conform legislației în vigoare.

17.1.7 Omologarea națională de tip și omologarea individuală a unui autovehicul din categoriile M și N, echipat cu limitator de viteză sau cu sistem integrat de limitare a vitezei se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind limitatoarele de viteză și sistemele integrate de limitare a vitezei și montarea lor pe autovehicule prevăzute în [directiva 92/24/CEE](#).

17.1.8 Omologarea națională de tip a unui autovehicul echipat cu instalație de alimentare cu GPL se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind componentele și montarea instalației prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 67;

17.1.9 Omologarea națională de tip a unui autovehicul echipat cu instalație de alimentare cu GN se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind componentele și montarea instalației prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 110.

17.2 Omologarea națională de tip pentru un autovehicul cu 2 sau 3 roți se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe:

17.2.1 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate prevăzute în [directiva 93/33/CEE](#) modificată de [directiva 1999/23/CE](#);

17.2.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția împotriva modificărilor neautorizate prevăzute în [directiva 97/24/CEE](#) cap. 7;

17.2.3 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în [directiva 97/24/CEE](#) cap. 8;

17.2.4. Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind aparatul de măsurare a vitezei (vitezometru) prevăzute în [directiva 2000/7/CE](#).

17.3 Omologarea națională de tip pentru un tractor agricol sau forestier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe:

17.3.1 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radioelectrice prevăzute în [directiva 75/322/CEE](#) modificată de [directiva 2001/3/CE](#).

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

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

18. Alte condiții privind omologarea națională de tip a componentelor și entităților tehnice

18.1 Omologarea de tip pentru următoarele componente și entități tehnice se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe:

18.1.1 Subansamblele electrice și electronice noi pentru vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în [directiva 72/245/CEE](#) modificată de [directiva 95/54/CE](#);

18.1.2 Dispozitivele de imobilizare noi pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind prevăzute în [directiva 74/61/CEE](#) modificată de [directiva 95/56/CE](#);

18.1.2.1 La vânzare sau utilizare aceasta prevedere se aplică începând cu 1 ianuarie 2005.

18.1.3 Sistemele de alarma noi pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 74/61/CEE](#) modificată de [directiva 95/56/CE](#) ;

18.1.4 Limitatoarele de viteză noi pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 92/24/CEE](#) ;

18.1.5 Triunghiurile de presemanalizare trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 27;

18.1.6 Componentele pentru instalațiile de alimentare cu GPL trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 67 ;

18.1.7 Componentele noi pentru instalațiile de alimentare cu GN pentru autovehicule trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 110;

18.1.8 Dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate noi pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 93/33/CEE](#) modificată de [directiva 1999/23/CE](#) ;

18.1.9 Castile de protecție noi pentru conducătorii și pasagerii motocicletelor și mopedelor trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul CEE - ONU nr. 22.

Capitolul 5

Abrogat.

Cap. 5 a fost abrogat de pct. 7 din anexa la ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Capitolul 6

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

1. La cererea producătorului sau reprezentantului sau legal și la recomandarea Registrului Auto Roman, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate să facă excepție de la aplicarea prevederilor uneia sau mai multor dintre condițiile tehnice specifice precizate în prezentele reglementări în vederea omologării pentru admiterea în circulație pentru:

1.1 Vehicule care sunt produse în serie mică.

1.1.1 Numărul de vehicule al unei familii de tipuri pentru care se poate aplica anual exceptarea respectiva este limitat la:

Categoria	M (1)	M (2), M (3)	N (1)	N (2), N (3) *	O (1), O (2)	O (3), O (4)	L **)	T **)
Unități	500	250	500	250	500	250	200	150

*) Pentru macaralele mobile, limita este de 20 de unități.

**) Număr maxim pentru un tip

Familia de tipuri de vehicule (pentru vehiculele din categoriile M, N și O) 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)

1.1.2 Aceasta dispoziție se aplică numai vehiculelor rutiere omologate de tip în România.

1.1.3 Atunci când este acordată o derogare în conformitate cu prezentul pct. 1.1, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, la recomandarea Registrului Auto Roman poate cere stabilirea altor dispoziții corespunzătoare.

1.2 Vehicule care fac parte din lotul de încheiere al seriei de fabricație a vehiculului respectiv.

1.2.1 Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate, în limitele precizate mai jos și pentru o perioadă limitată, să permită admiterea în circulație a vehiculelor noi conforme cu un tip de vehicul pentru care omologarea nu mai este valabilă. Aceasta dispoziție se aplică numai vehiculelor rutiere care:

1.2.1.1 la data cererii se afla pe teritoriul României și

1.2.1.2 sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil sau o carte de identitate valabilă eliberate la momentul în care omologarea de tip respectiva era valabilă, dar vehiculul respectiv nu a fost înmatriculat, înregistrat sau pus în circulație până la data la care omologarea respectiva și-a pierdut valabilitatea.

1.2.2 Aceasta posibilitate este limitată:

1.2.2.1 pentru vehiculele din categoriile M, N și O, la o perioadă de 12 luni pentru vehiculele complete și 18 luni pentru vehiculele completate de la data la care omologarea și-a pierdut valabilitatea;

1.2.2.2 pentru vehiculele din categoria L, la o perioadă de 12 luni de la data la care omologarea și-a pierdut valabilitatea;

1.2.2.3 pentru vehiculele din categoria T, la o perioadă de 24 luni pentru vehiculele complete și 30 luni pentru vehiculele completate de la data la care omologarea și-a pierdut valabilitatea;

1.2.3 Numărul maxim de vehicule complete sau incomplete pentru care se poate aplica exceptarea respectiva este:

1.2.3.1 pentru vehiculele din categoriile M, N și O:

1.2.3.1.1 numărul maxim de vehicule de un tip sau mai multe tipuri nu trebuie să depășească 10 % pentru categoria M(1) și 30 % pentru toate celelalte categorii, din numărul de vehicule de toate tipurile respective admise în circulație în România în cursul anului precedent. Dacă aceste procente de 10% și respectiv 30 % reprezintă mai puțin de 100 de vehicule, se poate autoriza admiterea în circulație a maximum 100 de vehicule sau

1.2.3.1.2 numărul de vehicule dintr-un anumit tip este limitat la vehiculele prevăzute cu un certificat de conformitate valabil eliberat la data fabricației sau după această dată, acest certificat rămânând valabil cel puțin trei luni de la data emiterii, dar pierzându-și valabilitatea prin intrarea în vigoare a unei directive specifice;

1.2.3.2 pentru vehiculele din categoria L:

1.2.3.2.1 numărul maxim de vehicule de un tip sau mai multe tipuri nu trebuie să depășească 10 % din numărul de vehicule de toate tipurile respective admise în circulație în România în cursul anului precedent. Dacă acest procent de 10% reprezintă mai puțin de 100 de vehicule, se poate autoriza admiterea în circulație a maximum 100 de vehicule sau

1.2.3.2.2 numărul de vehicule dintr-un anumit tip este limitat la vehiculele prevăzute cu un certificat de conformitate valabil eliberat la data fabricației sau după această dată, acest certificat rămânând valabil cel puțin trei luni de la data emiterii, dar pierzându-și valabilitatea prin intrarea în vigoare a unei directive specifice;

1.2.3.3 pentru vehiculele din categoria T: numărul maxim de vehicule de un tip sau mai multe tipuri nu trebuie să depășească 10 % din numărul vehiculelor din toate tipurile respective admise în circulație în România în cursul ultimilor doi ani precedenți, fără ca acest număr să fie mai mic de 20;

1.2.4 Pe certificatul de conformitate al vehiculelor admise în circulație conform acestei proceduri se va adauga o mențiune specială.

1.3 Vehicule, sisteme, componente sau entități tehnice care sunt concepute conform unor tehnologii sau principii care nu sunt compatibile cu cerințele uneia sau mai multor dintre condițiile tehnice specifice precizate în prezentele reglementări

1.3.1 Pentru acest caz, omologarea este limitată la teritoriul României;

1.3.2 Cererea de derogare trebuie să conțină motivele pentru care tehnologiile sau concepțiile respective fac ca vehiculul, sistemul, componenta sau entitatea tehnica sa nu îndeplinească cerințele uneia sau mai multor cerințe specifice;

1.3.3 Atunci când una sau mai multe dintre cerințele specifice au fost adaptate progresului tehnic astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau entitățile tehnice omologate pe baza dispozițiilor prezentului pct. 1.3 sunt conforme cerințelor modificate, omologarea respectiva trebuie transformata în omologare normală, acordând timpul necesar, de exemplu, pentru modificarea de către fabricanti a marcilor de omologare pe componente. Aceasta va include eliminarea oricărei referințe la restricții sau derogări și înlocuirea numerelor de omologare speciale cu numere de omologare normale.

Punctul 1 al [cap. 6](#) a fost modificat de [pct. 8](#) din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

2. Automobilele de epoca, 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 Roman 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 omologheaza de către Registrul Auto Roman 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 cerințele uneia sau mai multor dintre condițiile tehnice specifice precizate în prezentele reglementări mașinile pentru lucrări, a căror construcție nu permite, din motive functionale, respectarea acestor cerințe.

Punctul 4 al [cap. 6](#) a fost modificat de [pct. 9](#) din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

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 mică, 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 rutieră 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 finale

Titlul [Cap. 7](#) a fost modificat de [pct. 10 din anexa la ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

1. În vederea îmbunătățirii siguranței rutiere la punerea în circulație a autovehiculelor omologate conform prezentelor reglementări se recomandă echiparea acestora cu următoarele elemente de siguranță rutieră :

- trusa medicală;
- triunghi de presemnalizare;
- stingator de incendiu;
- plăci de identificare spate (pentru vehicule grele sau lungi);
- plăci de identificare spate (pentru vehicule lente);
- marcaj reflectorizant pentru contur (pentru vehicule ADR).

1.1 În sensul pct. 1 se înțelege:

- 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 autotractorului 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

2. Prezentele reglementări vor fi revizuite periodic în funcție de evoluția legislației comunitare în domeniu, a Acordului de la Geneva din 1958 și a Acordului de la Geneva din 1998.

3. Registrul Auto Roman va asigura traducerea în limba română a directivelor cadru și a directivelor specifice, precum și a Regulamentelor CEE - ONU care se aplică la omologarea pentru admiterea în circulație a vehiculelor rutiere.

4. Anexele nr. 1 - 9 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 cilindree 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. Abrogat.

Subpunctul 1.8 al punctului 1, din secțiunea A a anexei 1 a fost abrogat de pct. 12 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

2. Categoria M - AUTOVEHICULE AVÂND CEL PUȚIN PATRU ROTI, CONCEPTE ȘI CONSTRUITE 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 permitând 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 două clase:

Clasa A: vehicule concepute pentru transportul pasagerilor în picioare; vehiculele din această clasă 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 această clasă 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 masă maximă se înțelege masă maximă tehnic admisibilă.

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

3.2. Categoria N(2) - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masă maximă 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 masă maximă ce depășește 12 t.

3.4. În cazul unui vehicul tractor destinat să tracteze o semiremorcă sau o remorcă cu axa centrală, masă care se ia în considerare la clasificarea vehiculului este masă proprie a vehiculului tractor, la care se adaugă masă corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime cu care semiremorcă sau remorcă cu axa centrală încarcă vehiculul tractor și, eventual, masă maximă 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 masă maximă se înțelege masă maximă tehnic admisibilă.

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

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

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

4.4. Categoria O(4) - remorci având o masă maximă care depășește 10 t.

4.5. În cazul unei semiremorci, sau al unei remorci cu axa centrală, masă maximă care se ia în considerare pentru clasificarea remorcii corespunde sarcinii statice verticale transmise la sol prin axa/axe de la semiremorcă sau de la remorcă cu axa centrală, cuplata la autotractor și încărcată cu sarcina maximă.

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 masă maximă se înțelege masă maximă tehnic admisibilă.

5.1. Vehiculele din categoria N(1), având o masă maximă 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 axă 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 diferențialului sau un mecanism care asigură un efect similar și dacă pot urca o rampă 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 rampă de cel puțin 20°;
- să aibă o gardă la sol de cel puțin 180 mm sub axa față;
- să aibă o gardă la sol de cel puțin 180 mm sub axa spate;
- să aibă între axe o gardă la sol de cel puțin 200 mm.

5.2. Vehiculele din categoria N(1), având o masă maximă ce depășește 2 t, sau din categoriile N(2), M(2) sau M(3), având o masă maximă 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 axă 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 diferențialului sau cu un mecanism care asigură un efect similar;
- să poată urca o rampă de 25%, calculată numai pentru vehiculul fără remorcă.

5.3. Vehiculele din categoria M(3) având o masă maximă 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 diferențialului sau cu un mecanism care asigură un efect similar;
 - să poată urca o rampă de 25%, calculată numai pentru vehiculul fără remorcă;
- 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 rampă 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 masă maximă 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 rezervă și un conducător.*)

*) Masă 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 maximă 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 rampă, 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 consideră ca fiind cu o singură axă.

NOTA C.T.C.E. PIATRA-NEAMT

Imaginea cu GARDA LA SOL ÎNTRE AXE se afla în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 275 bis din 18 aprilie 2003 (a se vedea imaginea asociată).

5.5.2. Prin garda la sol sub o axă se înțelege distanța determinată de arcul 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.

NOTA C.T.C.E. PIATRA-NEAMT

Imaginea cu GARDA LA SOL SUB O AXA se afla în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 275 bis din 18 aprilie 2003 (a se vedea imaginea asociată).

5.6. Simbolizarea combinată

Simbolurile G se combină 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 necesită adaptări 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 locuință și al cărui compartiment locuibil conține cel puțin următoarele echipamente:

- scaune și o masă;
- paturi obținute eventual prin rabatarea scaunelor;
- spațiu pentru bucatărie;
- facilități pentru depozitare.

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

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

6.3. Se înțelege prin ambulanță 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 locuința.

6.6. Se înțelege prin automacara mobilă un autovehicul special din categoria N(3) care nu este echipat pentru transportul de mărfuri și care este dotat cu o macara al cărei 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 respectivă.

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 însoțitori. Directivele UE sau regulamentele CEE-ONU**) se aplică numai la tractoarele definite mai sus, montate pe roți, având două axe și o viteză maximă, prin construcție, cuprinsă între 6 și 40 km/h.

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

7.2. Categoria T2: - tractoare pe roți, a căror viteză maximă, 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 mică sau egală cu 600 mm; totuși, dacă înălțimea centrului de greutate al tractorului (masurată în raport cu solul), raportată la media ecartamentelor minime ale fiecărei axe, este mai mare de 0,90, viteza maximă constructivă este limitată la 30 km/h.

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

7.4. Categoria T4: alte tractoare pe roți, a căror viteză maximă 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 suprainaltată, astfel încât să poată circula paralel cu liniile de cultură, cu roțile din dreapta și din stânga de o parte și de alta a uneia sau mai multor linii de cultură. Ele sunt concepute pentru a purta sau pentru a acționa utilaje care pot fi fixate în față, între punți, în spate sau pe o platformă. Atunci când tractorul este în poziție de lucru, garda la sol, măsurată în planul vertical al liniilor de cultură, este mai mare de 1000 mm. Dacă înălțimea centrului de greutate al tractorului (masurată în raport cu solul), raportată la media ecartamentelor minime ale fiecărei axe, este mai mare de 0,90, viteza maximă 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).

variante: 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, coupeu, 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 maxima tehnic admisibilă;
- cilindrul;
- puterea nominală;
- tipul de cutie de viteze și numărul de trepte;
- numărul de locuri așezat conform definiției din prezenta anexa, 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)

variante: 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 (fața, centru, spate).
- pentru o aceeași variantă diferențele de masa maxima tehnic admisibilă nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare masa este de cel mult 1,2 ori mai mare decât cea mai mică masa)
- 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)

variante: 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/franare prin inerție/franare comandată);

variante: 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 exploatarea 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 bază);
- 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 varianta, 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 sa nu existe decât:

a) o singura valoare declarata pentru:

- masa proprie;
- masa maxima tehnic admisibilă;
- puterea motorului;
- cilindrul motorului;

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

Abrogat.

Ultimul paragraf al punctului 6 din secțiunea B a anexei 1 a fost abrogat de pct. 13 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

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).

variante - 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% (cilindrul cea mai ridicată fiind de 1,2 ori mai mare decât cilindrul cea mai scăzută);
- axe motoare (număr, amplasare, interconectare);
- axe directoare (număr, amplasare);
- masa maxima sa 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/CEE](#) ultima modificare prin [Directiva 200-1/3/CE](#) *).

*) Punctul 7 din secțiunea B a anexei 1 a fost modificat de pct. 14 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

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 remorcă.

BB Van: Camion la care cabina este integrată în caroserie

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

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

- Totuși, dacă un vehicul definit ca BB, a cărui masă maximă 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 anexă.

4. Vehicule din categoria O

DA Semiremorcă: vehicul tractat conceput pentru a fi tractat de un vehicul tractor pentru semiremorcă sau de o axă de tractare și care transmite o sarcină statică verticală importanța vehiculului tractor sau axei de tractare

DB Remorcă cu protap articulat: 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 remorcă);

- nu transmite o sarcina 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](#)

Abrogată.

Anexa 1a la reglementări a fost abrogată de pct. 15 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

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- mente	
	Directiva de baza	Ultima modific.	Categoriile de vehicule la care se aplică												CEE-ONU nr.**)
			CEE (CE)	care se aplica	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***)	
1. Amortizoare zgomot de înlocuire	70/157	1999/101	X	X	X	X	X	X						59	
2. Emisii poluante*****)	70/220	2001/1	X	X	X	X	X	X						83	
		2001/100													
		2002/80													
		2003/76													
2. Catalizatori de înlocuire*****)	70/220	98/77	X	X	X	X	X	X						103	
		2002/80													
3. Dispozitive protecție spate	70/221	2000/8	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	58	
3. Rezervoare carburant	70/221	2000/8	X	X	X	X	X	X						34	
3. Rezervoare carburant (GPL)	70/221	2000/8	X	X	X	X	X	X							
			(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)					67		

[illegible]

25. Faruri echipate cu becuri cu incandescenta R(2) și HS(1)	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X	X								112
25. Faruri capsulate (sealed beam)	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X	X								5
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								8112
25. Faruri echipate cu becuri cu incandescenta cu halogen [H(4)]	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X	X								20112
25. Faruri capsulate cu halogen	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X	X								31
25. Becuri cu incandescenta destinate utilizării la echipamente de iluminat omologate	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X	X								37
25. Faruri echipate cu surse de lumina cu descărcare în gaz	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X	X								98
25. Surse luminoase cu descărcare în gaz folosite la farurile autovehiculelor	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X	X								99
26. Faruri de ceata (fața)	76/762	1999/18	X	X	X	X	X	X	X								19
27. Dispozitive de remorcare	77/389	96/64	X	X	X	X	X	X	X								-
28. Lampi de ceata spate	77/538	1999/14	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	38
29. Lampi de mers înapoi	77/539	97/32	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	23
30. Lampi de stationare	77/540	1999/16	X	X	X	X	X	X	X								77
31. Centuri de siguranță	77/541	2000/3	X	X	X	X	X	X	X								16
31. Dispozitive de reținere pentru copii	77/541	2000/3	X														44
32. Câmpul de vizibilitate înainte	77/649	90/630	X														-
33. Identificarea comenzilor	78/316	94/53	X	X	X	X	X	X	X								-
34. Dejivrarea și dezaburirea	78/317	-	X	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)								-
35. Stergatoare și spalatoare de parbriz	78/318	94/68	X	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)								-
36. Încălzirea habitaculului	78/548 2001/56	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
37. Acoperirea roților	78/549	94/78	X														-
38. Rezematori de cap integrate în scaun	74/408	96/37	X														17
38. Rezematori de cap	78/932	87/354	X														25
39. Emisiile de CO(2)/consum de combustibil	80/1268	1999/100	X														101
40. Puterea motorului	80/1269	1999/99	X	X	X	X	X	X	X								85
41. Emisiile motoarelor diesel	88/77 2001/27	1999/96	X	X	X	X	X	X	X								49
42. Dispozitive de protecție laterala	89/297	-					X	X				X	X				73
43. Dispozitive de protecție la improscare	91/226	-					X	X				X	X				-
44. Mase și dimensiuni	92/21	95/48	X														-

45. Geamuri de securitate	92/22	2001/92	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	43
46. Pneuri, autovehicule și remorci	92/23	2001/43	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	30
46. Pneuri, autovehicule comerciale și remorci	92/23	2001/43	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	54
46. Roti de rezerva de uz temporar	92/23	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	64
47. Limitatoare de viteză	92/24	-			X		X	X							89
48*). Mase și dimensiuni altele decât la autoturisme	97/27	2003/19		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
49. Proeminente exterioare ale cabinei	92/114	-				X	X	X							61
50. Elemente mecanice de cuplare	94/20	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	55
			(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)						
51. Comportarea la foc	95/28	-			X										-
52. Autobuze (mai mult de 22 pasageri)	2001/85	-		X	X										36
52. Autobuze (cel mult 22 de pasageri)	2001/85	-		X	X										52
52. Autobuze cu etaj	2001/85	-		X	X										107
52. Rezistența suprastructurii autobuzelor	2001/85	-		X	X										66
53. Coliziune frontală	96/79	1999/98	X												94
54. Coliziune laterală	96/27	-	X			X									95
55. Vehicule pentru transportul mărfurilor periculoase*****)	98/91	-				X	X	X	X	X	X	X	X	X	105
						(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	
56. Dispozitive antiîmpănare față	2000/40	-				X	X								93

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 coloana 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.

**) Penultima coloana a tabelului 1 din secțiunea A a anexei 2 a fost modificată de pct. 16 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

***)) Referirile la seria amendamentelor din penultima coloana a tabelului 1 din secțiunea A a anexei 2 au fost eliminate de pct. 17 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

****) Ultima coloana a tabelului 1 din secțiunea A a anexei 2 a fost abrogată de pct. 18 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

*****) Poziția 2. "Emisii poluante", coloana a treia, tabelul 1, secțiunea A a fost modificată de pct. 19 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

*****) Poziția 2. "Catalizatori de înlocuire", coloana a treia, tabelul 1, secțiunea A a fost modificată de pct. 20 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

*****) Poziția 9. "Garnituri de frana de înlocuire", coloana a treia, tabelul 1, secțiunea A a fost completată de pct. 21 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

*****) Poziția 55., secțiunea A a fost modificată de pct. 22 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

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

Obiectul omologării	Regulamente CEE-ONU nr.
Triunghiuri de presemnalizare	27
Stergatoare pentru faruri	45
Lampi speciale de avertizare	65
Componente pentru instalații de alimentare cu GPL	67
Autovehicule echipate cu instalații de alimentare cu GPL	67
Determinarea vitezei maxime	68
Plăci de identificare spate vehicule lente	69
Plăci de identificare spate vehicule grele și/sau lungi	70
Dispozitive de cuplare scurte	102
Vehicule echipate cu dispozitive de cuplare scurte	102
Marcaje reflectorizante	104
Anvelope resapate pentru autoturisme și remorcile lor	108
Anvelope resapate pentru autovehicule comerciale și remorcile lor	109
Componente pentru instalații de alimentare cu GN	110
Autovehicule echipate cu instalații de alimentare cu GN	110
Faruri cu fascicul de întâlnire simetric	113
Airbag de înlocuire și volan de înlocuire	114

Tabelul 2, secțiunea A a anexei 2 la reglementări a fost modificat de pct. 23 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

B. 1. Tractoare agricole și forestiere

Font 7

Obiectul omologării	Directive UE		Regulamente		Categorii de vehicule la care se aplică
			ECE - UN		
	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 par. 1	98/89	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2
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 stergator de parbriz	74/347	97/54	71	00	T1, T2, T3, (T4.1), (T4.2) Este aplicabilă ca alternativa Directiva 77/649/CE (autovehicule și remorci)
Sistemul de direcție al tractoarelor cu roti	75/321	98/39	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Este aplicabilă ca alternativa Directiva 70/311/CE (autovehicule și remorci)
Deparazitarea radioelectrica a tractoarelor cu roti	75/322	2001/3	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Este aplicabilă ca alternativa și Directiva 72/245/CE (autovehicule și remorci)
Franarea tractoarelor cu roti	76/432	97/54	-	-	T1, T2, T3, (T4.1), T4.2 Este aplicabilă ca alternativa Directiva 71/320/CE (autovehicule și remorci)
Scaunul insotitorului la tractoarele cu roti	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 alternativa Directiva 72/306/CE (autovehicule și remorci)
Scaunul tractoristului	78/764	1999/57	-	-	T1, T2, T3, (T4.1), T4.2

Instalatia de iluminare și semnalizare luminoasa	78/933	1999/56	86	00	T1, T2, T3, (T4.1), (T4.2)
Elemente de iluminare și semnalizare luminoasa	79/532	97/54	-	-	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Sunt aplicabile ca alternativa 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 inapoi	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 în cazul rasturnării tractoarelor cu ecartament îngust, montate în spate	86/298	2000/19	-	-	T2
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 alternativa 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 gazoase și particule la motoare	2000/25	-	96	01	T1, T2, T3, T4.1, T4.2 Este aplicabilă ca alternativa și Directiva 88/77/CE (autovehicule și remorci)
Pneuri pentru vehiculele agricole și remorcile lor	-	-	106	00	

Abrogat.

Ultimul paragraf al secțiunii B a anexei 2 a fost abrogat de pct. 24 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

2. Reglementări care se bazează numai pe prevederile regulamentelor CEE-ONU

Obiectul omologării	Regulamente CEE-ONU nr.
Anvelope resapate pentru tractoare agricole sau forestiere, mașini agricole (autopropulsate și remorci) și pentru remorci agricole	106

Tabelul 2 al secțiunii B a anexei 2 a fost introdus de pct. 25 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

C. 1. Autovehicule cu doua sau trei roti

Obiectul omologării	Directive UE		Regulamente ECE - UN
	Directiva de baza CEE (CE)	Ultima modificare	Nr.
Instalatia de franare	93/14	-	78
Simbolizarea dispozitivul de comanda, control și indicatoare	93/29	2000/74	60
Avertizorul sonor	93/30	-	28
Picior articulat de sprijin	93/31	2000/72	-
Dispozitiv de reținere pentru însoțitor la vehicule cu 2 roti	93/32	1999/24	-
Dispozitive împotriva utilizării ne autorizate	93/33	1999/23	62
Inscripții de identificare	93/34	1999/25	-
Instalatia de iluminare și semnalizare luminoasa la vehicule cu 2-3 roti	93/92	2000/73	53 74
Mase și dimensiuni la motociclete	93/93	-	-
Montarea placilor de înmatriculare la motociclete	93/94	1999/26	-
*) Viteza maxima prin construcție, momentul și puterea maxima utila	95/1	2002/41	-
Caracteristici principale și componente ale vehiculelor cu 2-3 roti	97/24	-	-
- pneuri și montarea lor	97/24	-	75
	capitol 1		
- echipamente de iluminare și semnalizare luminoasa inclusiv becuri	97/24	97/24	1 3 4 6 7 8
	capitol 2	-	

			19
			20
			23
			37
			38
			50
			56
			57
			72
			82
			112
			113
- proeminente exterioare	97/24 capitol 3	-	-
- oglinzi retrovizoare	97/24 capitol 4	-	81
- emisii poluante**)	97/24 capitol 5	2002/51 2003/77	-
- rezervor de carburant	97/24 capitol 6	-	-
- protecție împotriva modificării neautorizate	97/24 Capitol 7	-	-
- compatibilitate electromagnetica	97/24 capitol 8	-	-
- zgomot	97/24 capitol 9	-	-
- dispozitive de cuplare	97/24 capitol 10	-	-
- centurile de siguranță pentru vehicule carosate și ancorarea lor	97/24 capitol 11	-	-
- geamuri, instalații de ștergere, spalare, uscare și dejivrare a parbrizului	97/24 capitol 12	-	-
Vitezometrul	2000/7	-	39

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.

Coloanele "Seria amend." și "Termen de aplicare" ale secțiunii C a anexei 2 la reglementări au fost abrogate de pct. 26 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

**) Poziția "- emisii poluante", a treia coloana, secțiunea C, anexa 2 la reglementări a fost modificată de pct. 27 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

2. Reglementări care se bazează numai pe prevederile regulamentelor CEE-ONU

Obiectul omologării	Regulamente CEE-ONU nr.
Casti de protecție pentru conducătorii și pasagerii motocicletelor și mopadelor	22

Tabelul 2 al secțiunii C a anexei 2 a fost introdus de pct. 28 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 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 - moped	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

Condițiile tehnice privind stabilitatea vehiculelor

Titlul anexei 3 la reglementări a fost modificat de pct. 29 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

1. Scop

1.1 Aprecierea comportamentului și tinutei de drum a vehiculelor în timpul simulării unei depășiri laterale bruste, cu revenire pe banda de circulație inițială și a deplasării vehiculelor după o curbă cu rază constantă.

2. Domeniu de aplicare

2.1 Se aplica vehiculelor de categoria M(2), M(3), N și O cărora, în urma unor transformări constructive, li s-a modificat semnificativ poziția centrului de greutate față de vehiculele de baza omologate de tip, incomplete sau complete, din care provin (ex.: vehicule utilitare furgon provenite din utilitare camion, vehicule cisterna, vehicule cu consola spate lungită, vehicule cu utilizări speciale, etc.).

3. Condițiile de încărcare a vehiculelor în timpul încercării

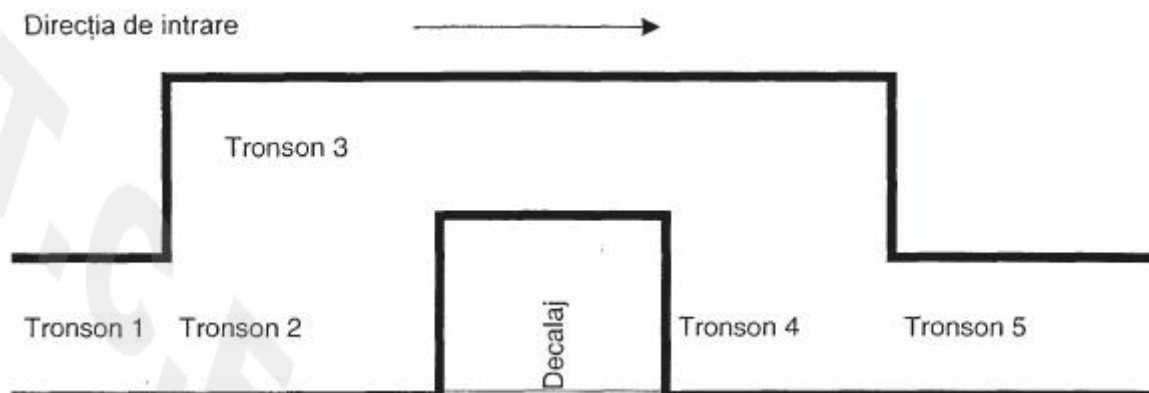
3.1 vehiculele se încarca la masa totală tehnic admisă de constructor;

3.2 vehiculele speciale, prevăzute cu echipamente sau amenajări specifice și care nu au amenajată o suprafață de încărcare, se încearcă la masa vehiculului în ordine de mers la care s-a adăugat o masă de 75 kg pentru fiecare loc declarat;

3.3 În cazul vehiculelor cisternă încercarea se face și cu vehiculul încărcat cu jumătate din sarcina utilă.

4. Încercarea de depășire laterală bruscă

4.1 Dimensiunile culoarului pentru încercare:



Tronson 1: $L = \min. 15 \text{ m}; l = 1,1 \times l(\text{vehicul}) + 0,25 \text{ (m)}$

Tronson 2: $L = 30 \text{ m}$

Tronson 3: $L = 25 \text{ m}; l = 1,2 \times l(\text{vehicul}) + 0,25 \text{ (m)}$

Tronson 4: $L = 25 \text{ m}$ (30 m pentru ansamblurile de vehicule)

Tronson 5: $L = \min. 30 \text{ m}; l = 1,3 \times l(\text{vehicul}) + 0,25 \text{ (m)}$

Decalaj (dintre marginea din dreapta a secțiunii 3 și marginea din dreapta a secțiunii 1 și 5) = 3.5 m

Note : "L" - reprezintă lungimea tronsonului

"l" - reprezintă lățimea tronsonului

"l(vehicul)" - reprezintă lățimea vehiculului încercat (în cazul ansamblurilor de vehicule, cea mai mare dintre lățimile vehiculului tractor și a vehiculului tractat)

4.2. Viteza de parcurgere a culoarului de testare

4.2.1 Viteza minimă de intrare în tronsonul 1 va fi stabilizată la valoarea de 80 - 3 km/h pentru vehiculele din categoria M(2) $\leq 3,5 \text{ t}$ și N(1) și la valoarea de 70 - 3 km/h pentru vehiculele din categoria M(2) $\geq 3,5 \text{ t}$, M(3), N(2) și N(3), inclusiv vehiculele tractor din cadrul ansamblurilor de vehicule. Pentru vehiculele care nu pot atinge aceste viteze încercarea se va efectua la viteza maximă constructivă a vehiculului.

4.2.2 Autovehiculul va fi condus prin culoarul de testare cu o viteză pe cât posibil constantă, alegând treapta de viteză care permite folosirea cât mai eficientă a performanțelor motorului și efectuând, dacă este necesar, corecțiile de direcție necesare pentru atenuarea eventualelor derapaje.

4.2.3 Viteza de ieșire din test trebuie să fie cât mai apropiată de viteza de intrare pe tronsonul 1.

5. Încercarea de deplasare în curba cu rază constantă

5.1. Dimensiunile culoarului pentru încercare

5.1.1 Raza mediană a culoarului circular este de 30 m iar lățimea culoarului de 3,5 m.

5.2. Viteza de parcurgere a culoarului de testare

5.2.1 Autovehiculul sau ansamblul de vehicule va fi condus pe parcursul unui tur complet pe culoarul circular cu o viteză constantă minimă de 36 km/h, alegând treapta de viteză care permite folosirea cât mai eficientă a performanțelor motorului.

6. Aprecierea comportării vehiculelor în timpul testelor

6.1 Încercările sunt considerate corespunzătoare dacă nici o parte a vehiculelor nu trece peste marginile laterale ale tronsonului 3 și 5, dacă nu apare desprinderea de la sol a roților care să amplifice tendința de rasturnare a vehiculului și dacă anvelopele nu freacă în pasajele de roata.

Anexa 3 la reglementări a fost modificată de pct. 30 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 4

la reglementări

Anexa 4 la reglementări a fost abrogată de pct. 31 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 14 la reglementări a fost renumerotată cu anexa 4 de pct. 44 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

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

Categoriea 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)	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)	0,12 (0,14)
	Categoria III	1700<MR	5,0	1,5	0,7	1,2 (1,6)	0,17 (0,20)

*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

			Valori limita								
			CO		HC		NOx		HC + NOx		Particule*1)
			L(1) (g/km)	L(2) (g/k m)	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 masa 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

			Valori limita										
			Masa de referința MR (kg)		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
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 masa totală tehnic admisibilă mai mare de 2.500 kg

*3) și vehiculele M precizate la nota *)

[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 turatia 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 turatia 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, apendicele 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 reexaminat 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 turatia 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.

Abrogat.

Ultimul alineat al anexei 14 la reglementări a fost abrogat de pct. 44 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

[Directiva 88/77/GEE](#), modificată prin [Directiva 1999/96/CE](#) - treapta B(2) (EURO 5)

Ciclul	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO (x) (g/kWh)	Particule (g/kWh)	Opacitatea (m ⁻¹)
ESC și ELR	1,5	0,46	2	0,02	0,5

Ciclul	CO (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH(4)*1 (g/kWh)	NO (x) (g/kWh)	Particule*2 (g/kWh)

ETC	4,0	0,55	1,1	2	0,03
-----	-----	------	-----	---	------

Tabelul privind (EURO 5) al anexei 14 a fost introdus de pct. 43 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 5

la reglementări

Anexa 5 la reglementări a fost abrogată de pct. 32 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 11 la reglementări a fost renumerotată cu anexa 5 de pct. 40 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

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 maximă admisă, sarcina utilă fiind repartizată 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 există.
3. Dimensiunile și amplasarea gaurilor și/sau ale punctelor de sudură trebuie să fie astfel încât ele să 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 sudură 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 cât 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 frânare.
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 cu putință 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 6

la reglementări

Anexa 6 la reglementări a fost abrogată de pct. 33 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 12 la reglementări a fost renumerotată cu anexa 6 de pct. 41 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

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 frânări bruste.

2. Pe aceste autovehicule ocupantii trebuie să fie protejați de o structura 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 șasiu, pe platforma pentru încărcătură sau, eventual, pe structura. Ancorarea acestei platforme pe șasiu 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 sau 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 frânări 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 cisternă 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 7

la reglementări

Anexa 7 la reglementări a fost abrogată de pct. 34 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 15 la reglementări a fost renumărată cu anexa 7 de pct. 46 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

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 poziționate 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 axă motoare sau axă 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 consideră o masă suspendată M (kg) pe o axă motoare sau cuplata. Axă 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 secunda (Ns/m), Z fiind deplasarea verticala 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:

$$F = \frac{1}{2\pi} \sqrt{\frac{k}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Amortizarea este critică atunci când: $C = C(5)$,

unde:

$$C(5) = 2 \sqrt{kM}$$

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, atâtă 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:

$$D = \frac{C}{C(5)} = \frac{1}{2} \ln \frac{A(1)}{A(2)}$$

ln 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

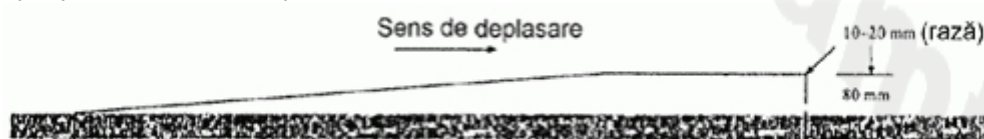
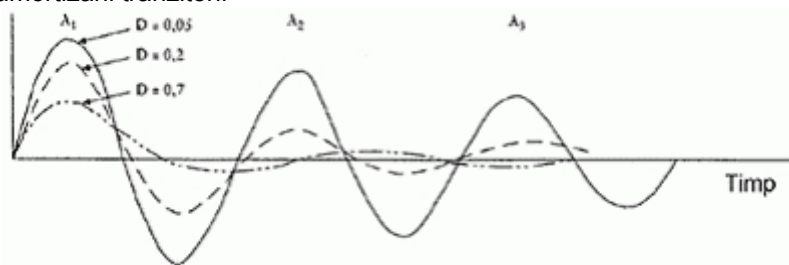


Figura 2 - Răspunsul amortizării tranzitorii



Anexa 8

la reglementări

Titlul anexei 8 la reglementări a fost modificat de pct. 35 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

1. Definiții

1.1 semicerc de vizibilitate - semicerc cu raza de 12 m, cu centrul conform pct. 1.6 în interiorul căruia se afla limita de vizibilitate;

1.2 punct de observare - punct de concentrare a ambilor ochi ai conducătorului. Coordonatele acestui punct se determina în raport cu scaunul conducătorului, după cum urmează:

1.2.1 700 mm pe verticală, în sus, față de punctul R al habitaculului, în planul de simetrie al scaunului;

1.2.2 130 mm pe orizontală, spre înainte, față de punctul R al habitaculului, în planul de simetrie al scaunului;

1.2.3 scaunul conducătorului auto, în poziția cea mai retrasă și cea mai de jos.

1.3 element obturator - element din construcția autovehiculului care constituie obstacol în calea vizibilității conducătorului;

1.3.1 lățimea elementului obturator b (mm) - dimensiune a elementului obturator la intersecția razelor vizuale (care pleacă din punctul de observare la semicercul de vizibilitate) cu elementul obturator;

1.3.2 distanța de la punctul de observare până la elementul obturator a (mm) - lungimea razei vizuale (care pleacă din punctul de observare la semicercul de vizibilitate) cuprinsă între punctul de observare și punctul de intersecție cu elementul obturator;

1.4 obturare pe semicercul de vizibilitate l (m) - coarda care corespunde proiecției elementului obturator pe semicercul de vizibilitate;

1.5 distanța dintre două obturări consecutive - distanța măsurată pe coarda semicercului între centrele a două obturări pe semicercul de vizibilitate;

1.6 centrul sistemului de coordonate - proiecția ortogonală a punctului de observare pe calea de rulare;

1.7 limita de vizibilitate - linii care delimitează zonele vizibile de cele invizibile de pe locul conducătorului, în semicercul cu raza de 12 m.

2. Condiții de încercare

2.1 Verificarea se efectuează cu autovehiculul încărcat la masa proprie (cu conducător) și cu încercător la bord.

2.2 Înainte de începerea încercărilor se verifică următoarele:

2.2.1 parbrizele plane trebuie să fie montate cu o înclinare de cel puțin 5 grade cu planul vertical, pentru a proteja ochii conducătorului de efectul reflexiei;

2.2.2 postul de conducere trebuie să fie prevăzut cu un parasolar suficient reglabil;

2.2.3 parbrizele trebuie să fie accesibile în vederea curățării în siguranță, fără elemente ajutoare din exterior;

2.2.4 câmpul de ștergere al stergătoarelor de parbriz trebuie astfel dimensionat încât și în caz de intemperii (ploaie, ninsoare) să se asigure vizibilitatea conducătorului sub un unghi de cel puțin 35 de grade, în interiorul câmpului de vizibilitate;

2.2.5 dezaburirea și degivrarea parbrizului în timpul utilizării trebuie realizată cel puțin în câmpul de ștergere asigurat de stergătoarele de parbriz chiar cu ferestrele închise.

2.3 Măsurătorile se efectuează pe un teren plan, orizontal, cu îmbrăcămintea din beton sau asfalt, având lățimea de minimum 25 m și lungimea de minimum 30 m. Îmbrăcămintea trebuie să fie dură, uscată, netedă și cu aderență bună.

2.4 Măsurătorile se efectuează noaptea și fără intemperii.

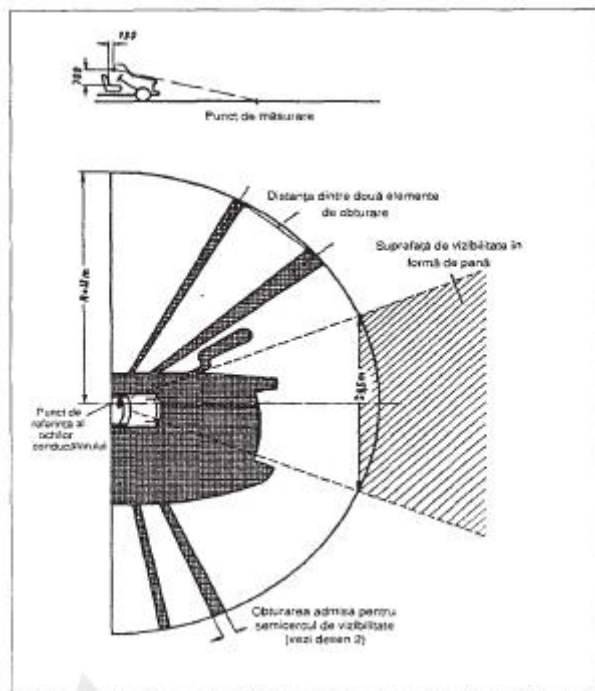
3. Mijloace de măsurare

Pentru măsurătoare se utilizează o ruleta și un dispozitiv de simulare compus dintr-un bec amplasat într-un dispozitiv de prindere pe spatarul scaunului, în punctul de observare. Becul trebuie să aibă o putere de cel puțin 35 W pentru a asigura fasciculul luminos necesar încercării.

4. Mod de lucru

4.1 Cu ajutorul ruletei, din centrul sistemului de coordonate, se trasează semicercul de vizibilitate;

4.2 Din centrul sistemului de coordonate, se trasează o axă paralelă cu axa longitudinală de simetrie a autovehiculului, până când aceasta se intersectează cu semicercul de vizibilitate. Aceasta axă trebuie să împartă în două o coarda de minimum 9,5 m (conform figurii). Coarda de minimum 9,5 m delimitează, pe semicercul de vizibilitate, câmpul de vizibilitate liberă spre înainte.



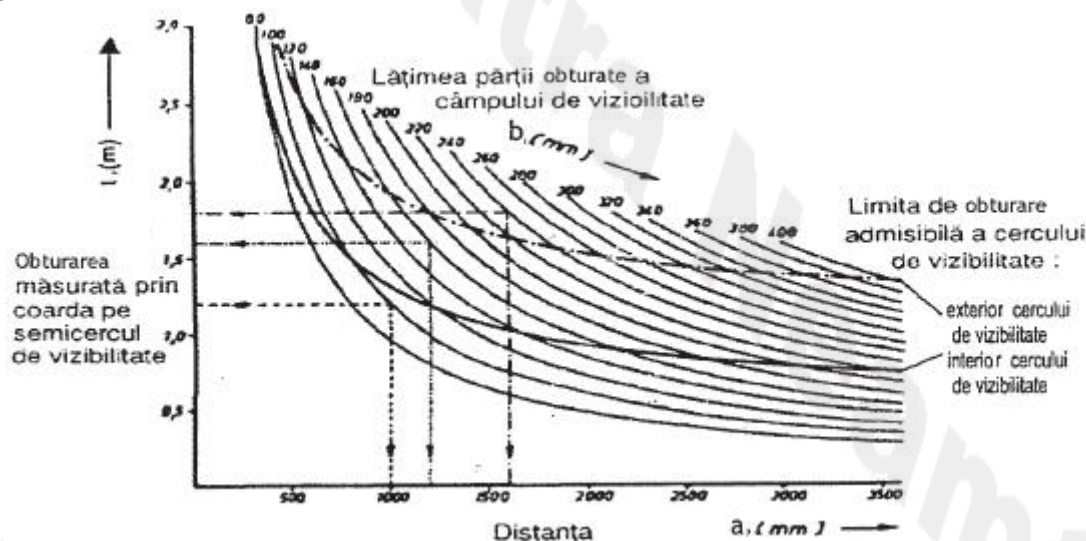
4.3 Piese suspendate (parasolarul) sau elementele fixate de caroserie (bratul unei macarale) nu trebuie să coboare sub nivelul punctului de observare.

4.4 Pe semicercul de vizibilitate se admit maximum 6 obturari.

4.5 În câmpul de vizibilitate liberă spre înainte se admit cel mult două obturari.

4.6 În cazul obturarilor cu lățimea b mai mare de 80 mm, distanța între centrele a doua obturari consecutive, măsurate pe coarda semicercului de vizibilitate trebuie să fie mai mare de 2,5 m.

4.7 Se măsoară dimensiunile obturarilor și se înscriu în graficul de interpretare a rezultatelor conform figurii de mai jos.



5.

5.1 Interpretarea grafica se face utilizând diagrama din figura de mai sus.

5.1.1 Exemplu de interpretare grafica a obturarii pe semicercul de vizibilitate raportată la punctul de observare conform diagramei din figura de mai sus.

b (mm)	a (mm)	l (m)	Observații
----- 100	1000	1,2	admisă
'-'-'-' 240	1600	1,8	neadmisă
..... 160	1200	1,6	neadmisă în câmpul de vizibilitate, dar admisă în afara lui

5.1.2 Toate obturarile ale căror dimensiuni sunt sub curba inferioară sunt admise.

5.1.3 Obturarile datorate unor elemente constructive de rezistenta (montantii geamurilor laterale ale ușilor sau ale parbrizului) ale căror dimensiuni sunt situate între curba inferioară și cea superioară sunt admise numai în afară câmpului de vizibilitate libera spre înainte, numai una de fiecare parte a câmpului.

5.2 Interpretare prin calcul

5.2.1 Admisibilitatea obturarilor, conform pct 5.1.3, în vederea binoculara, se poate determina cu relația:

a

----- $\geq 22,4$;

b-65

5.2.2 Admisibilitatea obturarilor, conform pct 5.1.2, în vederea binoculara, se poate determina cu relația:

a

----- $\geq 10,6$;

b-65

Notă: Pentru relațiile de calcul s-au luat ca baza de măsurare pe semicercul de vizibilitate, obturari având $l=6,6$ m pentru pct. 5.2.1 și respectiv $l=1,2$ m pentru pct. 5.2.2, la o distanta binoculara de 65 mm.

Anexa 8 la reglementări a fost modificată de pct. 36 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 9

la reglementări

Condiții tehnice de securitate aplicabile troleibuzelor

Titlul anexei 9 la reglementări a fost modificat de pct. 37 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

1 Definiții

1.1 În scopul aplicării prezentei anexe:

Tensiunea liniei de contact care alimentează troleibuzele poate avea următoarele valori nominale:

- 600 V (plaja de funcționare fiind de la 400 la 720 V);

- 750 V (plaja de funcționare fiind de la 500 la 900 V).

1.2 Circuitele electrice ale troleibuzelor

i)"circuite de înaltă tensiune", circuite alimentate prin linia de contact;

ii)"circuite de joasă tensiune", circuite alimentate de la bateria de acumulatori și care cuprind un dispozitiv de încărcare cu tensiunea nominală de 24 V;

iii)"circuite trifazice", circuite alimentate de la o a doua ieșire a unui transformator de tensiune trifazic, care nu depășește 400 V curent alternativ.

1.3 Condiții climatice nominale;

Troleibuzele trebuie să sigure o funcționare fiabilă în condițiile ambiante următoare:

a) temperatura cuprinsă între - 40 °C și + 40 °C;

b) o umiditate relativă până la 98 % la o temperatura egala sau mai mica de 25 °C;

c) presiunea atmosferica cuprinsă între 866 și 1066 kPa;

d) altitudinea mergand de la nivelul marii până la 1000 m maximum.

1.4 Material "cu autostingere", un material a cărui ardere se oprește atunci când sursa de aprindere este îndepărtată.

2. Troleu (colector de curent)

2.1 Curentul electric din conductorii aerieni este transmis troleibuzelor prin intermediul troleelor. Aceste dispozitive sunt constituite dintr-un braț, un colector de curent și o patina de contact care poate fi înlocuită.

Troleele sunt fixate prin articulații și sunt mobile în plan orizontal și vertical.

2.2 Bratele trebuie realizate dintr-un material izolant sau metal acoperit cu material izolant, rezistent la socurile mecanice.

2.3 Troleele sunt concepute pentru a asigura un contact permanent cu conductorii electrici aerieni situați la o înălțime cuprinsă între 4 și 6 m de la sol, chiar dacă troleibuzul se îndepartează cu 4 m de o parte și cealaltă de axa conductorilor aerieni.

2.4 În cazul pierderii contactului de către braț, colectorul sau colectoarele nu trebuie să se ridice cu mai mult de 7,2 m de la suprafața drumului sau cu mai mult de 1 m deasupra liniei electrice aeriene în momentul pierderii contactului, și nu trebuie să coboare la mai puțin de 0,5 m de la suprafața acoperișului troleibuzului.

2.5 Fiecare troleu trebuie să fie echipat cu un mecanism care să permită coborârea automată a brațului în cazul pierderii contactului.

- 2.6 Colectorul, dacă este detasabil de braț, trebuie să rămână legat de acesta și să nu poată cădea.
- 2.7 Rezistența izolației trofeului trebuie să fie de cel puțin 10 M Ω .
- 2.8 Troleele pot fi echipate cu un sistem de comandă de la distanță din cabina conducătorului auto, care să permită cel puțin coborârea bratelor.
- 2.9 Troleibuzele trebuie să fie prevăzute cu amenajări care să permită conducătorului să înlocuiască, dacă este necesar, patinele de contact în cursul exploatării.
3. Echipament de tracțiune și echipament auxiliar
- 3.1 Componentele electrice instalate pe troleibuze trebuie să fie protejate împotriva supratensiunii și scurtcircuitelor. Protecția trebuie să fie asigurată, de preferință, printr-un sistem de disjunctoare cu comandă automată, de la distanță sau manuală.
- 3.2 Componentele electrice trebuie să fie protejate împotriva supratensiunii provocate de comutare sau fenomene atmosferice.
- 3.3 Aparatura de întrerupere a curentului trebuie să poată întrerupe circuitele defecte în mod individual.
- 3.4 Dacă un circuit oarecare conține un dispozitiv de întrerupere unic, acesta trebuie să fie instalat pe conductorul pozitiv al circuitului.
- 3.5 Toate circuitele electrice și bransamentele circuitului trebuie să fie constituite din doi conductori. Numai circuitele de joasă tensiune pot utiliza caroseria troleibuzului pentru curentul de retur.
- 3.6 Cutiile bateriilor, carcasele acumulatorilor și compartimentul grupului de baterii trebuie să fie realizate din materiale neinflamabile sau cu autostingere.
- 3.7 Componentele electrice alimentate de trolee trebuie să fie prevăzute cu o izolație, suplimentară în raport cu caroseria vehiculului și sistemul de transmisie.
- 3.8 Componentele electrice, cu excepția rezistențelor de tracțiune trebuie să fie protejate împotriva pătrunderii umidității și a prafului în interiorul caroseriei vehiculului, atât în părțile izolate cât și în cele conductoare de curent.
- 3.9 În condițiile climatice nominale, la un vehicul uscat și curat, rezistența izolației circuitelor electrice, atunci când toate mașinile rotative și aparatele sunt bransate, nu trebuie să fie mai mică decât următoarele valori:
- i) caroseria vehiculului în raport cu circuitele de înaltă tensiune 5 M Ω
 - ii) circuitele de înaltă tensiune în raport cu circuitele de joasă tensiune 5 M Ω
 - iii) caroseria vehiculului în raport cu polul pozitiv al circuitelor de joasă tensiune 1 M Ω
- 3.10 Cablaj și aparatura
- 3.10.1 Pentru circuitele de înaltă tensiune trebuie utilizați numai conductori mulți-fire din cupru. Izolația cablajului de înaltă tensiune de curent continuu trebuie să corespundă unei tensiuni nominale de 3000 V curent continuu sau alternativ.
- 3.10.2 Cablajul montat nu trebuie să fie supus solicitărilor mecanice.
- 3.10.3 Izolația cablurilor nu trebuie să propage arderea.
- 3.10.4 Cablurile electrice pentru tensiuni diferite trebuie amplasate separat.
- 3.10.5 Conducele de protecție pentru conductori trebuie realizate din materiale neinflamabile.
- 3.10.6 Tuburile pentru conductorii amplasați sub podea trebuie să împiedice pătrunderea apei și a prafului.
- 3.10.7 Cablajul situat sub troleibuz trebuie să fie inserat în conducte care să le protejeze de apă și praf.
- 3.10.8 Fixarea și dispunerea cablurilor electrice trebuie să fie realizate astfel încât să se evite deteriorarea izolației prin frecare și abraziune.
- În punctele în care cablajul traversează elementele structurii metalice, se vor utiliza manșoane din elastomer pentru a evita orice deteriorare a izolației.
- Raza de curbura a tuburilor care protejează cablurile trebuie să fie de cel puțin cinci ori diametrul exterior al tubului.
- 3.10.9 În aparatele de întrerupere a curentului, cablurile trebuie dispuse astfel încât să fie exclusă posibilitatea apariției unui arc electric între ele.
- 3.10.10 Trebuie luate măsuri pentru a evita deteriorarea cablurilor datorită apropierei de rezistențe sau alte componente electrice încălzite, în zonele critice, trebuie să fie utilizate cabluri termorezistente.
- 3.10.11 Soclurile, conectoarele și alte dispozitive de montaj trebuie să fie realizate din materiale neinflamabile sau cu autostingere. Componentele electrice din materiale greu inflamabile pot fi instalate numai în exteriorul compartimentului pentru călători.
- 3.10.12 Tensiunea de încercare $U(\text{test})$ aplicată aparatului și cablajului electric pentru circuitele de înaltă tensiune trebuie să fie de:
- $U(\text{test}) = 2,5U + 2000 \text{ V}$ curent alternativ,
- unde
- U : = tensiunea nominală a liniei de contact
- Tensiunea de încercare pentru aparatura de joasă tensiune:
- $U(\text{test}) = 750 \text{ V}$ curent alternativ.

Tensiunea de încercare cu o frecvență de 50 Hz trebuie să aibă o formă aproximativ sinusoidală. Durata de aplicare a tensiunii de încercare este fixată la 1 min.

3.11 Mașinile electrice, aparatele, dispozitivele și cablajul trebuie să reziste la forțele mecanice aplicate fixărilor lor, după cum urmează:

i) vibrațiilor sinusoidale cu o frecvență de 0,5 - 55 Hz și o amplitudine maximă de 10 m/s², inclusiv, dacă este cazul, efectului de rezonanță;

ii) socurilor individuale de 30 m/s², cu accelerație de vârf cu o durată de 2 până la 20 ms, în direcție verticală,

4 Securitatea călătorilor și a personalului de serviciu din punct de vedere electric

4.1 În condiții climatice nominale, la un vehicul uscat și curat, ale cărui troleee sunt conectate la polii pozitiv și negativ ai liniei aeriene, curentul scurs între caroserie și pământ nu trebuie să fie mai mare de 0,2 mA (sistemul de legare la pământ).

4.2 Troleibuzul trebuie să fie echipat cu un dispozitiv de bord care să permită măsurarea în permanență a scurgerii de curent sau a tensiunii între sasiu și suprafața drumului. Acest dispozitiv trebuie să deconecteze circuitele de înaltă tensiune în cazul în care scurgerea de curent depășește 3 mA la o tensiune de 600 V curent continuu, sau în cazul în care tensiunea este mai mare de 40 V.

4.3 Barele de susținere situate în apropierea ușilor trebuie executate dintr-un material izolant sau acoperite cu un material izolant rezistent la efectele mecanice, sau să fie izolate față de caroseria troleibuzului.

Rezistența izolației trebuie să fie de cel puțin 1,0 M Ω pe o suprafață de contact de 100 cm² $\pm$ 5 cm².

4.4 Primele trepte de acces în vehicul trebuie realizate dintr-un material izolant sau acoperite cu material izolant rezistent la efectele mecanice. Rezistența izolației trebuie să fie de cel puțin 1,0 M Ω pe o suprafață de contact de 300 $\pm$ 5 cm².

4.5 Panourile ușilor trebuie să fie realizate dintr-un material izolant sau izolate de caroseria vehiculului.

Rezistența izolației trebuie să fie de cel puțin 1,0 M Ω pe o suprafață de contact de 300 cm² $\pm$ 5 cm².

4.6 Suprafața pereților laterali, adiacenta deschiderii ușilor, trebuie să fie acoperită cu un material izolant.

Zona izolată trebuie să se întindă pe o lățime de cel puțin 50 cm de fiecare parte a deschiderii ușii și pe o înălțime de cel puțin 200 cm față de suprafața drumului. Rezistența izolației trebuie să fie de cel puțin 1,0 M Ω pe o suprafață de contact de 200 $\pm$ 5 cm².

4.7 Dacă troleibuzul este echipat cu convertizoare cu dubla izolație, paragrafele 4.3 până la 4.6 nu se vor mai aplica.

5. Cabina conducătorului

5.1 În cabina conducătorului nu trebuie să existe nici un echipament de înaltă tensiune accesibil acestuia.

5.2 Tabloul de bord trebuie să conțină cel puțin următoarele aparate.

a) indicator al tensiunii în linia de contact;

b) indicator al tensiunii nule în linia de contact;

c) indicator al stării disjuncteurului principal automat al liniei de contact,

d) indicator de încărcare/descărcare a bateriei de acumulatori;

e) indicator pentru potențialul electric periculos al caroseriei sau scurgeri de curent care depășesc valoarea permisă.

Anexa 9 la reglementări a fost modificată de pct. 38 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 10

la reglementări

ÎNSCRIEREA ÎN CURBE A AUTOVEHICULELOR ȘI A COMBINAȚIILOR DE VEHICULE
Abrogată.

Anexa 10 la reglementări a fost abrogată de pct. 39 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 11

la reglementări

Anexa 11 la reglementări s-a renumerotat cu anexa 5 la reglementări de pct. 40 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 12

la reglementări

Anexa 12 la reglementări s-a renumerotat cu anexa 6 la reglementări de pct. 41 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 13

la reglementări

CATALOG

cu exemple de mașini autopropulsate pentru lucrări

Abrogată.

Anexa 13 la reglementări a fost abrogată de pct. 42 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 14

la reglementări

Anexa 14 la reglementări s-a renumerotat cu anexa 4 la reglementări de pct. 45 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Anexa 15

la reglementări

Anexa 15 la reglementări s-a renumerotat cu anexa 7 la reglementări de pct. 46 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.
