

ORDIN nr. 211 din 11 februarie 2003

pentru aprobarea Reglementarilor privind omologarea de tip și eliberarea cartii de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - 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 24-11-2007

Prezenta formă consolidată este valabilă începând cu data de 24-11-2007 până la data de 20-04-2008

*) Textul initial a fost publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 275 din 18 aprilie 2003. Aceasta este forma actualizata de S.C. "Centrul Teritorial de Calcul Electronic" S.A. Piatra Neamt până la data de 24 noiembrie 2007, cu modificările și completările aduse de: [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#); [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#); [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#); [ORDINUL nr. 1.700 din 12 octombrie 2005](#); [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#); [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#); [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#).

**) Titlul Ordinului a fost modificat de pct. 1 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

***) Conform [art. V din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006, prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la 1 ianuarie 2006.

****) Conform pct. 90 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006 în textul reglementarilor și anexelor la acestea denumirea "Registrul Auto Roman" se înlocuiește cu denumirea "RAR", sintagma "cartea de identitate a vehiculului" se înlocuiește cu "CIV", termenul "mas" se înlocuiește cu sintagma "motor cu aprindere prin scanteie", termenul "mac" se înlocuiește cu sintagma "motor cu aprindere prin comprimare", iar abrevierea "GN", cu abrevierea "GNC".

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 cartii 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 omologarea de tip și eliberarea cartii de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, prevăzute în anexa*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 1 a fost modificat de pct. 2 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Articolul 2

Regia Autonomia "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 Reglementarilor 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.

REGLEMENTĂRI din 11 februarie 2003

privind omologarea de tip și eliberarea cartii de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2**)

*) Textul initial a fost publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 275 din 18 aprilie 2003. Aceasta este forma actualizata de S.C. "Centrul Teritorial de Calcul Electronic" S.A. Piatra Neamt până la data de 24 noiembrie 2007, cu modificările și completările aduse de: [ORDINUL nr. 1.043 din 15 decembrie 2003](#); [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#); [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#); [ORDINUL nr. 1.700 din 12 octombrie 2005](#); [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#); [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#); [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#).

**) Titlul Reglementarilor a fost modificat de pct. 1 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

***) Conform [art. V din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006, prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la 1 ianuarie 2006.

****) Conform pct. 90 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006 în textul reglementarilor și anexelor la acestea denumirea "Registrul Auto Roman" se înlocuieste cu denumirea "RAR", sintagma "cartea de identitate a vehiculului" se înlocuieste cu "CIV", termenul "mas" se înlocuieste cu sintagma "motor cu aprindere prin scanteie", termenul "mac" se înlocuieste cu sintagma "motor cu aprindere prin comprimare", iar abrevierea "GN", cu abrevierea "GNC".

REGLEMENTARI ȘI NORME TEHNICE IN TRANSPORTURILE RUTIERE

Abrogata.

Caseta reglementarilor a fost înlocuita 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 reglementarilor a fost înlocuita 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.

Caseta reglementarilor a fost înlocuita cu cea prevăzută la pct. 1 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Caseta reglementarilor a fost abrogata de pct. 2 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Prescurtari și definirea unor termeni utilizati

Abrogata.

Secțiunea "Prescurtari și definirea unor termeni utilizati" a fost înlocuita 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.

*) Definitia "vanzare" a fost introdusa de pct. 2 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Secțiunea "Prescurtari și definirea unor termeni utilizati" a fost abrogata de pct. 3 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

CAP. I

Dispozitii generale. Definitii

Cap. I 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. Titlul Cap. I a fost modificat de pct. 4 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006. Cap. I este reprodus astfel cum a fost modificat de pct. 5 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

1. Prezentele reglementari stabilesc:

- a) procedura și condițiile tehnice pentru omologarea de tip a întregului vehicul (intr-o singura etapa sau în mai multe etape);
 - b) procedura de eliberare a cartii de identitate pentru vehiculele rutiere pentru care a fost acordată omologarea de tip a întregului vehicul;
 - c) procedura și condițiile tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea);
 - d) procedura și condițiile tehnice pentru omologarea de tip a produselor reglementate de directivele CE/CEE sau de regulamentele CEE-O.N.T.
2. Prezentele reglementari se aplică la omologarea de tip a întregului vehicul (intr-o singura etapa sau în mai multe etape), omologarea c
- 2.1. autovehicule complete, de baza, incomplete sau completate, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare sau egală cu 25 km/h;
 - 2.2. tractoare agricole sau forestiere pe roți ori pe senile, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă mai mare sau egală cu 25 km/h;
 - 2.3. autovehicule cu 2 sau 3 roți, având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și pentru cvadri
- a) autovehiculele având o viteză maximă constructivă care nu depășește 6 km/h;
 - b) autovehiculele destinate să fie conduse de un pieton;
 - c) autovehiculele destinate să fie utilizate de persoane cu handicap fizic - scaune rulante;
 - d) autovehiculele destinate competițiilor sportive organizate pe drumurile publice sau în afara acestora;
 - e) autovehiculele concepute în special pentru utilizarea în afara drumurilor publice și pentru activități recreative, având 3 roți simetrice;
 - f) bicicletele cu pedalare asistată, echipate cu un motor electric auxiliar de o putere nominală continuă maximă de 0,25 kW, a cărui alime
- 2.4. mașini autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de baza ale unui tractor agricol sau forestier pe roți și având o viteză maximă constructivă mai mică sau egală cu 25 km/h și care nu sunt incluse în subpct. 2.1.
- 2.5. remorci lente având o viteză maximă constructivă declarată mai mică sau egală cu 25 km/h și care nu sunt incluse în subpct. 2.1.

3. Prezentele reglementari se aplică, de asemenea, la omologarea de tip a produselor în vederea introducerii pe piața a produselor noi și
 4. Clasificarea vehiculelor rutiere pe categorii de omologare, definirea tipurilor de caroserie a acestora, precum și definirea claselor și
 5. În sensul prezentelor reglementari, termenii de mai jos au următorul înțeles:
- acordurile de la Geneva

- Acordul privind adoptarea de prescripții tehnice uniforme aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și pieselor ce pot fi montate s ansamblu de vehicule
- ansamblul format dintr-un autovehicul tractor și unul sau două vehicule tractate;
- autoritate competentă (pentru omologarea de tip)
- autoritatea competentă a unui stat, responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip, în special pentru acordarea și, dacă este caz autovehicul
- vehiculul rutier care se deplasează prin propulsie proprie, cu excepția celui care circulă pe sine;
categorie de vehicul
- orice grupa de vehicule care au caracteristici identice de concepție;
certificat de conformitate CE
- documentul precizat în directivele-cadru, eliberat de constructor în scopul certificării faptului ca un anumit vehicul, omologat în confi
certificat de omologare de tip
- documentul eliberat de autoritatea competentă pentru omologarea de tip, după acordarea unei omologări de tip, și care conține informații
componenta, piesa
- dispozitivul destinat să facă parte dintr-un vehicul, care trebuie să corespundă prevederilor specifice cuprinse în prezentele reglement
constructor
- persoana fizică sau juridică care este, față de autoritatea competentă, responsabilă pentru toate aspectele privind omologarea de tip și
(i) orice persoană fizică sau juridică care concepe ori a conceput, realizează sau a realizat pentru propriul uz un vehicul ori un produs;
(ii) orice persoană fizică sau juridică care, din momentul în care un vehicul sau un produs a fost introdus pe piață, este răspunzătoare c
directiva de bază (specifică)
- directivele precizate prin directivele-cadru, care se referă la omologarea de tip a unui vehicul, a unui sistem al vehiculului, a unei c
directiva-cadru
- directiva care se referă la omologarea de tip a întregului vehicul;
dosarul constructorului
- documentația care cuprinde conținutul total de date, desene, fotografii etc., care trebuie furnizată serviciului tehnic sau autorității
dosar de omologare
- dosarul constructorului însoțit de rapoartele de încercări sau de alte documente anexate de către serviciul tehnic ori de autoritatea cc
entitate tehnică
- dispozitivul destinat să facă parte dintr-un vehicul care trebuie să corespundă prevederilor specifice cuprinse în prezentele reglementa
introducere pe piață
- acțiunea de a face disponibile, pentru prima dată, contra cost sau gratuit, produse noi în vederea vânzării sau utilizării;
fișa de informații
- documentul care conține informațiile pe care trebuie să le furnizeze solicitantul omologării de tip;
incarcatura indivizibilă
- incarcatura care, în vederea transportării cu mijloace rutiere, nu poate să fie divizată în două sau mai multe părți decât cu cheltuieli
masă maximă tehnic admisibilă (masă totală maximă autorizată)
- masă maximă a unui vehicul, în funcție de construcția și performanțele sale, și care este declarată de constructorul acestuia;
omologare comunitară (CE) de tip
- procedura administrativă prin care un stat membru al Uniunii Europene certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componenta sau enti
omologare comunitară (CE) de tip a întregului vehicul
- procedura administrativă prin care un stat membru al Uniunii Europene certifică faptul că un tip de vehicul complet îndeplinește condiții
omologare comunitară (CE) de tip în mai multe etape a întregului vehicul
- procedura administrativă prin care unul sau mai multe state membre ale Uniunii Europene certifică faptul că un tip de vehicul de bază, i
omologare națională de tip
- procedura administrativă prin care RAR certifică faptul că un tip de vehicul sau produs îndeplinește condițiile tehnice specifice aplica
omologare națională de tip a întregului vehicul
- procedura administrativă prin care RAR certifică faptul că un tip de vehicul complet îndeplinește condițiile tehnice aplicabile conform
omologare națională de tip în mai multe etape a întregului vehicul
- procedura administrativă prin care RAR certifică faptul că un tip de vehicul rutier de bază, incomplet sau completat, îndeplinește condi
omologare internațională (CEE-O.N.U.) de tip
- procedura administrativă prin care o parte contractantă a acordurilor de la Geneva certifică faptul că un tip de vehicul, echipament, cc
produs
- sistemul, echipamentul, piesa, componenta sau entitatea tehnică, utilizată la fabricarea unui vehicul, pentru înlocuirea celor existente
produs de origine
- produsul utilizat la fabricarea unui vehicul și care a echipat vehiculul la omologarea de tip a acestuia;
produs de schimb
- produsul destinat să fie utilizat la un vehicul pentru a înlocui un produs montat pe acest vehicul;
produs de schimb de origine
- produsul destinat să fie utilizat la un vehicul pentru a înlocui un produs montat pe acest vehicul și care este de aceeași calitate ca și
prima înmatriculare, prima înregistrare a unui vehicul
- înmatricularea sau înregistrarea pentru prima dată a unor vehicule rutiere noi;
regulament CEE-O.N.U.
- regulamentul-anexa la acordurile de la Geneva;
reprezentantul constructorului
- orice persoană fizică sau juridică stabilită în România sau în Uniunea Europeană, după caz, nominalizată legal de constructor pentru a-l
serviciu tehnic
- organizația sau organismul agreata/agreat ca laborator de încercări și care efectuează încercările sau inspecțiile în numele autorității
(i) un constructor nu poate fi agreat ca serviciu tehnic decât dacă reglementările specifice prevăd acest lucru în mod expres;
(ii) în scopurile prezentelor reglementări, este acceptată utilizarea de către un serviciu tehnic, cu acordul autorității competente, a ur
sistem, echipament
- ansamblul de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea unei funcții specifice într-un vehicul și care trebuie să îndeplinească p
tip de vehicul
- vehiculele dintr-o anumită categorie, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza carei
varianta
- vehiculele dintr-un anumit tip, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza careia se f

vanzare

- comercializarea vehiculelor noi;

vehicul de baza

- vehiculul incomplet, al cărui număr de identificare ca vehicul se păstrează în timpul următoarelor etape ale procesului de omologare de vehicul complet

- vehiculul care a fost supus unui proces de omologare de tip într-o singură etapă și care îndeplinește toate prevederile aplicabile ale vehiculului completat

- vehiculul care a fost supus unui proces de omologare de tip în mai multe etape și care îndeplinește toate prevederile aplicabile ale vehiculului incomplet

- vehiculul care necesită completarea în cel puțin o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate prevederile aplicabile ale prezentelor și vehicul (rutier)

- sistemul mecanic care circulă pe drum, cu sau fără mijloace de autopropulsare, și care se utilizează în mod normal pentru transportul de vehicul (rutier) nou

- vehiculul rutier aflat înaintea primei înmatriculări, primei înregistrări sau primei utilizări, după caz;

versiune

- vehiculele dintr-o anumită variantă, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia

6. În cuprinsul prezentelor reglementări se utilizează următoarele abrevieri:

CE - Comunitatea Europeană;

CEE - Comunitatea Economică Europeană;

CEE-O.N.U. - Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite;

CIV - cartea de identitate a vehiculului;

GNC - gaz natural comprimat;

GPL - gaz petrolier lichefiat;

MTCT - Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului;

OBD - sistem de diagnosticare privind emisiile poluante cu care este echipat un autovehicul (dispozitiv de control al emisiilor poluante)

OBM - sistem de măsurare privind emisiile poluante, cu care este echipat un autovehicul cu motor cu aprindere prin comprimare;

RAR - Registrul Auto Român - R.A.;

VIN - numărul de identificare a unui vehicul (combinație structurală de caractere atribuite unui vehicul de constructorul sau în vederea

WMI - codul de identificare a constructorului unui vehicul.

CAP. II

Omologarea de tip

Cap. II 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;
Titlul Cap. II a fost modificat de pct. 6 din anexa la ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 2005;
Cap. II este reprodus astfel cum a fost modificat de pct. 7 din anexa la ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 2005.

SECȚIUNEA I

Condiții generale

1. Pentru vehiculele menționate în continuare RAR eliberează CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau vânzării, numai dacă acestea

1.1. autovehicule complete, de bază, incomplete sau completate, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h;

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

1.3. autovehicule cu 2 sau 3 roți, având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și pentru cvadricicli

a) autovehiculele având o viteză maximă constructivă care nu depășește 6 km/h;

b) autovehiculele destinate să fie conduse de un pieton;

c) autovehiculele destinate să fie utilizate de persoane cu handicap fizic - scaune rulante;

d) autovehiculele destinate competițiilor sportive organizate pe drumurile publice sau în afara acestora;

e) autovehiculele concepute în special pentru utilizarea în afara drumurilor publice și pentru activități recreative, având 3 roți simetrice

f) bicicletele cu pedalare asistată, echipate cu un motor electric auxiliar de o putere nominală continuă maximă de 0,25 kW, a cărui alime

1.4. mașini autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier pe roți și având

1.5. remorci lente având o viteză maximă constructivă declarată mai mică sau egală cu 25 km/h și care nu sunt incluse la subpct. 1.1.

1.6. La omologarea de tip a întregului vehicul pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale u

1.7. La omologarea de tip a întregului vehicul pentru remorcile lente având o viteză maximă constructivă declarată mai mică sau egală cu 2

Primul paragraf de la punctul 1, Secțiunea I, Cap. II a fost modificat de pct. 1 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006, pu

2. De la data aderării României la Uniunea Europeană, pentru vehiculele menționate în continuare RAR eliberează CIV în vederea înmatriculării

2.1. autovehiculele din categoria M(1) echipate cu motoare cu ardere internă, în conformitate cu prevederile Directivei 70/156/CEE ;

2.2. tractoarele agricole sau forestiere pe roți ori pe șine (categoriile T și C), având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă

2.2.1. pentru vehiculele din categoriile T1, T2 și T3 prevederile subpct. 2.2 se aplică:

a) noilor tipuri de vehicule începând cu data aderării României la Uniunea Europeană;

b) tuturor vehiculelor noi înmatriculate sau înregistrate începând cu 1 iulie 2009;

2.2.2. pentru alte categorii de vehicule decât cele precizate la subpct. 2.2.1, după ce toate directivele specifice pentru o categorie de

a) la 3 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptată, pentru noile tipuri de vehicule;

b) la 6 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptată, pentru toate vehiculele noi ce urmează să fi

2.2.3. RAR poate, la cererea constructorului, să aplice prevederile subpct. 2.2 la un nou tip de vehicul începând cu data intrării în vigo

2.3. autovehiculele cu 2 sau 3 roți (categoria L), având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum

a) autovehiculele având o viteză maximă constructivă care nu depășește 6 km/h;

b) autovehiculele destinate să fie conduse de un pieton;

c) autovehiculele destinate să fie utilizate de persoane cu handicap fizic - scaune rulante;

d) autovehiculele destinate competițiilor sportive organizate pe drumurile publice sau în afara acestora;

e) autovehiculele concepute în special pentru utilizarea în afara drumurilor publice și pentru activități recreative, având 3 roți simetrice

f) bicicletele cu pedalare asistată, echipate cu un motor electric auxiliar de o putere nominală continuă maximă de 0,25 kW, a cărui alime

Subpunctul 2.1, Secțiunea I, Cap. II a fost modificat de pct. 2 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 2005;

Subpunctul 2.3, Secțiunea I, Cap. II a fost modificat de pct. 3 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 2005;

3. De la data aderării României la Uniunea Europeană, RAR acorda omologare CE de tip a întregului vehicul pentru categoriile de vehicule

3.1. pentru vehiculele din categoriile M, N și O, în conformitate cu prevederile Directivei 70/156/CEE , modificată ultima dată prin Directiva 2002/24/CE

3.1.1. începând cu 5 ianuarie 2008, pentru vehiculele din categoriile M, N și O, în conformitate cu prevederile Directivei 70/156/CEE, m

3.2. pentru categoriile de vehicule precizate la subpct. 2.2, în conformitate cu prevederile Directivei 2003/37/CE, modificata ultima da

3.2.1. pentru vehiculele din categoriile T1, T2 și T3, prevederile subpct. 3.2 se aplică:

a) noilor tipuri de vehicule începând cu data aderării României la Uniunea Europeană;

b) tuturor vehiculelor noi înmatriculate sau înregistrate începând cu 1 iulie 2009;

3.2.2. pentru alte categorii de vehicule decat cele precizate la subpct. 3.2.1, după ce toate directivele specifice pentru o categorie de

a) la 3 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptata, pentru noile tipuri de vehicule;

b) la 6 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptata, pentru toate vehiculele noi ce urmează să fi

3.2.3. RAR poate, la cererea constructorului, să aplice prevederile subpct. 3.2 la un nou tip de vehicul începând cu data intrării în vigo

3.3. pentru categoriile de vehicule precizate la subpct. 2.3, în conformitate cu "prevederile Directivei 2002/24/CE, modificata ultima c

Subpunctul 3.1, Secțiunea I, **Cap. II a fost modificat de pct. 4 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006**, publicat în MONITORUL

Subpunctul 3.2, Secțiunea I, **Cap. II a fost modificat de pct. 5 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006**, publicat în MONITORUL

Subpunctul 3.3, Secțiunea I, **Cap. II a fost modificat de pct. 6 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006**, publicat în MONITORUL

Subpunctul 3.1.1 al subpunctului 3.1 din Secțiunea I, **Cap. II a fost introdus de pct. 1 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL

4. Introducerea pe piață a produselor noi reglementate de directivele CE/CEE sau regulamentele CEE-O.N.U. este admisă numai dacă acestea s

5. În vederea introducerii pe piață a produselor precizate la pct. 4, RAR acordă omologarea națională de tip (sau omologare CEE-O.N.U. de

6. Sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip produsele noi care dețin omologare CE de tip sau omologare CEE-O.N.U. de t

7. Sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip produsele noi de origine și produsele noi de schimb de origine.

8. De la data aderării României la Uniunea Europeană, introducerea pe piață a sistemelor, componentelor și entitatilor tehnice noi regleme

9. De la data aderării României la Uniunea Europeană, RAR acordă omologarea CE de tip pentru sistemele, componentele și entitățile tehnice

10. La cererea solicitantului omologării de tip, RAR acordă omologarea CEE-O.N.U. de tip pentru echipamentele, componentele și piesele noi

11. În vederea introducerii pe piață a produselor noi omologate de tip, acestea trebuie să respecte prevederile legale referitoare la insc

12. RAR acordă omologarea națională de tip, omologarea CEE-O.N.U. de tip și, de la data aderării României la Uniunea Europeană, omologarea

13. La acordarea omologării CE de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape), a vehiculelor (în ceea ce prive

13^1. La acordarea omologării CE de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape), a vehiculelor (în ceea ce priv

13^2. În cazul omologărilor CE de tip, directiva de modificare la care se face referire în secțiunea 3 a numărului de omologare CE reprezi

13^2.1. În cazul omologării CE de tip a întregului vehicul, ultima directivă care modifică un articol (sau articole) al(ale) directivei-ca

13^2.2. În cazul omologării CE de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea), a sistemelor, a componentelor și

13^2.3. În cazul în care o directivă specifică conține date de aplicare diferite în funcție de cerințe tehnice diferite, se adaugă un care

13^2.4. În cazul în care o directivă specifică conține cerințe referitoare la subiecte diferite stabilite pe bază de capitole sau secțiuni

14. La acordarea omologării CEE-O.N.U. de tip a vehiculelor, a echipamentelor, a componentelor și a pieselor se vor respecta prevederile a

Subpunctele 13^1 și 13^2 din Secțiunea I, **Cap. II au fost introduse de pct. 2 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL

SECȚIUNEA a II-a

Omologarea națională de tip a întregului vehicul, omologarea națională de tip a vehiculelor și a produselor, acordarea numărului de regist

Titlul Secțiunea a II-a din **Cap. II a fost modificat de pct. 3 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL

1. Domeniul de aplicare

1.1. Prevederile prezentei secțiuni se aplică la omologarea națională de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe e

Subpunctul 1.1. din Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost modificat de pct. 4 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL

2. Definiții

2.1. În cadrul prezentei secțiuni, termenul omologare de tip este utilizat pentru a desemna activitățile sau cerințele comune pentru omolc

2.2. În sensul prezentei secțiuni, termenii de mai jos au următoarele înțelesuri:

- convenție de supraveghere - convenția de supraveghere încheiată între RAR și solicitantul omologării de tip în vederea verificării de că
- chemarea vehiculelor - notificarea deținătorilor vehiculelor în vederea prezentării acestora pentru remedierea, pe cheltuiala construct
- importator - orice persoană juridică română care comercializează vehicule sau produse noi fabricate în afara României și care poate pune

Subpunctul 2.1. din Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost modificat de pct. 5 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL

3. Cererea pentru acordarea omologării de tip

3.1. Cererea pentru acordarea omologării de tip va fi înaintată RAR de către constructorul vehiculului sau produsului, reprezentantul aces

3.2. Dosarul constructorului trebuie să conțină, pe lângă documentația tehnică necesară, după caz:

a) copie de pe certificatul de înmatriculare/înregistrare la oficiul registrului comerțului al solicitantului omologării de tip;

b) copie de pe documentul prin care constructorul, dacă este cazul, împuternicește solicitantul omologării de tip;

c) copie de pe certificatul sistemului de urmărire a calității sistemului de producție (în cazul în care nu există, se va completa un ches

d) lista cu toate certificatele de omologare de tip acordate în baza prevederilor specifice din prezentele reglementări (anexa nr. 2 la re

e) copii de pe certificatele de omologare de tip acordate în baza prevederilor specifice din prezentele reglementări (anexa nr. 2 la regle

f) desenul placutei constructorului vehiculului, cu explicitarea datelor inscripționate, explicitarea semnificației caracterelor din număr

g) specificația tehnică în limba română a vehiculului sau produsului ce se dorește a fi omologat de tip;

h) abrogată;

i) manualul de utilizare în limba română.

3.3. În cazul unei omologări naționale de tip în mai multe etape a întregului vehicul, documentele ce trebuie anexate cuprind:

- în prima etapă, acele părți ale dosarului constructorului și certificatele de omologare de tip cerute pentru un vehicul complet, coresp
- în a doua etapă și următoarele, acele părți ale dosarului constructorului și certificatele de omologare de tip care se referă la etapa c

3.3.1 Vehiculele completate nu pot fi supuse omologării naționale de tip multietapă dacă nu există o omologare națională de tip valabilă p

3.4. În cazul solicitării omologării naționale de tip a întregului vehicul pentru mai multe variante/versiuni ale aceluiași tip de vehicul

3.5. Pentru fiecare tip de vehicul sau produs va fi înaintată câte o cerere de omologare de tip separată.

Subpunctul 3.3.1, Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost introdus de pct. 7 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006**, publicat în M

Litera h) a subpunctului 3.2. din Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost abrogată de pct. 6 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL

4. Procedura de omologare de tip

4.1. Omologarea de tip se acordă numai persoanelor juridice române, în calitate de constructor, reprezentant al acestuia sau importator.

4.2. RAR acordă omologarea națională de tip a întregului vehicul unui tip de vehicul complet pentru:

a) tipurile de autovehicule și remorcile acestora [definite la secțiunea I subpct. 1.1, cu excepția autovehiculelor din categoria M(1)], c

Pentru vehiculele speciale se vor aplica prevederile din anexa XI la [Directiva 70/156/CEE](#), appendicele 1 - 4, în funcție de destinația ve-

- b) abrogată;
- c) abrogată;
- d) tipurile de masini autopropulsate pentru lucrari (definite la secțiunea I subpct. 1.4), care sunt conforme cu informațiile din dosarul
- e) remorcile lente (definite la secțiunea I subpct. 1.5), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndepline

Litera a) a subpunctului 4.2. din Secțiunea a II-a, [Cap. II a fost modificată de pct. 7 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#)

Literele b) și c) ale subpunctului 4.2. din Secțiunea a II-a, [Cap. II au fost abrogate de pct. 8 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 oct](#)

4.3. RAR acorda omologarea națională de tip în mai multe etape a întregului vehicul pentru vehiculele de baza, incomplete sau completate,

4.4. Documentele pe baza cărora se acordă omologarea națională de tip a întregului vehicul sunt:

- a) certificatele de omologare națională de tip eliberate de RAR, care atesta îndeplinirea condițiilor specifice precizate prin prezentele
- b) certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pe baza fiecărei dire
- c) certificatele de omologare CEE-O.N.U. de tip eliberate de autoritățile competente din statele care sunt părți contractante la acordul

4.5. În funcție de certificatele de omologare de tip privind directivele specifice CEE/CE și/sau regulamentele CEE-O.N.U., prezentate la F

4.6. Abrogat.

Subpunctul 4.6. din Secțiunea a II-a, [Cap. II a fost abrogat de pct. 9 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în M

4.7. Abrogat.

Subpunctul 4.7. din Secțiunea a II-a, [Cap. II a fost abrogat de pct. 9 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în M

4.8. La omologarea națională de tip a întregului vehicul sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de au

4.9. La omologarea națională de tip a întregului vehicul sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de au

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

4.10. În urma acordării omologării naționale de tip a întregului vehicul, RAR va elibera un certificat de omologare națională de tip a înt

4.10.1. Certificatul de omologare națională de tip a întregului vehicul are valabilitate nelimitată, cu excepția omologărilor naționale de

4.10.2. Certificatul de omologare națională de tip se acordă numai după ce RAR a constatat că sunt îndeplinite toate condițiile pentru asi

4.11. Omologarea națională de tip a întregului vehicul își pierde valabilitatea în scopul primei înmatriculari, primei înregistrări sau va

În acest caz nu se mai pot elibera CIV în baza omologării respective, iar CIV existente mai pot fi folosite numai în conformitate cu preve

4.11.1. În cazul sasiurilor echipate având omologare națională de tip a întregului vehicul valabilă, dar care nu au fost carosate și înmat

4.12. RAR acorda cod MMI numai acelor constructori care produc structura portanta a vehiculului, după cum urmează:

- a) caroserie autoportanta;
- b) sasiu;
- c) protap și/sau sasiu, în cazul remorcilor (după caz și în funcție de tipul constructiv al acestora);
- d) sasiu - batiul motorului/carcasa transmisiei, cutiei de viteze, în cazul tractoarelor.

Acordarea codului MMI se realizează numai după efectuarea unui audit de către RAR prin care să se verifice implementarea efectivă la const

4.13. RAR acorda omologarea națională de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea) pentru tipurile de vehicul

4.13.1. În urma acordării omologării naționale de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea), RAR eliberează u

4.13.2. Omologarea națională de tip pentru un vehicul (în ceea ce privește produsele utilizate la acesta) își pierde valabilitatea de la c

4.14. RAR acorda omologarea națională de tip a produselor pentru tipurile de produse care sunt conforme cu informațiile din dosarul constr

4.14.1. Sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip produsele noi care dețin omologare CE de tip sau omologare CEE-O.N.U.

4.14.2. Sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip produsele noi de origine și produsele noi de schimb de origine.

4.15. În urma acordării omologării naționale de tip a produselor, RAR eliberează un certificat de omologare națională de tip pentru fiecare

4.16. Omologarea națională de tip pentru un produs își pierde valabilitatea în scopul introducerii pe piața de la data la care prin prezer

4.17. La introducerea pe piață a unui produs sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile c

4.18. La introducerea pe piață a unui produs sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile c

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

Lit. a) a subpunctului 4.2, Secțiunea a II-a, [Cap. II a fost modificată de pct. 8 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), p

Subpunctul 4.6.1., Secțiunea a II-a, [Cap. II a fost modificat de pct. 9 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în

Subpunctul 4.10.2., Secțiunea a II-a, [Cap. II a fost introdus de pct. 10 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în

4*1. Acordarea numărului de registru

4*1.1. În cazul vehiculelor care dețin omologare comunitară (CE) de tip a întregului vehicul, RAR acordă, la solicitarea constructorului,

4*1.2. În vederea acordării numărului de registru, trebuie prezentate:

- a) o copie de pe certificatul de înmatriculare/înregistrare la oficiul registrului comerțului al solicitantului acordării numărului de reg
- b) o copie de pe documentul prin care constructorul, dacă este cazul, împuternicește solicitantul acordării numărului de registru;
- c) o copie a certificatului de omologare CE de tip a întregului vehicul;
- d) un certificat de conformitate CE, în original, personalizat pe un vehicul din tipul/variantele/versiunile ce se dorește a fi omologată.

4*1.3. În cazul omologării naționale de tip a întregului vehicul, acordarea numărului de registru este inclusă în procedura de omologare.

Punctul 4*1 din Secțiunea a II-a, [Cap. II a fost introdus de pct. 10 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MON

5. Modificări ale omologărilor de tip

5.1. RAR va lua măsurile necesare pentru a fi informat asupra oricărei modificări a informațiilor care figurează în dosarul de omologare.

5.2. Dacă, în cazul unei omologări de tip, datele din dosarul de omologare au fost modificate, RAR va modifica în mod corespunzător dosaru

Dacă, în plus, una dintre informațiile din certificatul de omologare de tip (cu excluderea anexelor) a fost modificată sau dacă cerințele

Dacă RAR estimează că o modificare a unui dosar de omologare justifică noi încercări sau noi verificări, RAR trebuie să informeze construc

5.3. Extinderea omologării de tip a întregului vehicul se poate acorda în cazul în care vehiculul este o variantă constructivă a unui tip/

În toate cazurile de solicitare a extinderii omologării de tip, vehiculele sau produsele trebuie să corespundă prezentelor reglementări în

5.4. Pentru categoriile de vehicule sau produse care nu sunt afectate de o modificare a cerințelor specifice nu este necesară modificarea

6. Eliberarea CIV

6.1. Constructorul, reprezentantul acestuia sau importatorul, în calitate de detinator al unei omologări naționale de tip a întregului

6.2. În urma acordării omologării naționale de tip a întregului vehicul, RAR eliberează CIV pentru fiecare vehicul fabricat conform tipulu

6.2.1. Dacă o altă persoană juridică română, importator pentru același tip de vehicul, importă mai mult de 10 bucăți de acest tip, ea poat

6.3 Prin excepție de la prevederile subpct. 6.1 și 6.2, solicitantul omologării naționale de tip a întregului vehicul pentru un vehicul c

6.3.1 Dacă se constată neconformități ale tipului de vehicul, se vor efectua verificări suplimentare pentru atestarea încadrării caracteri

6.4. Eliberarea de RAR a CIV pentru vehiculele care dețin omologare CE de tip a întregului vehicul se face în baza numărului de registru a

6.5. Datele din CIV referitoare la vehicul se înscriu de către RAR și, după caz, de către deținătorul omologării naționale de tip a întregului vehicul sau omologarea CE de tip a întregului vehicul, după caz, își pierd valabilitatea.

6.6. Constructorul, reprezentantul acestuia sau importatorul, în calitate de deținător al unei omologări naționale de tip pentru un produs, este responsabil de asigurarea conformității produsului cu cerințele omologării naționale de tip. De asemenea, acesta va aplica pe fiecare produs fabricat în conformitate cu tipul omologat marca sa de fabricație ori comercială, tipul și numărul de omologare națională de tip.

Subpunctul 6.3., Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost modificat de pct. 11 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006**, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.040 din 16 octombrie 2007, publicat în

Subpunctul 6.2 din Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost modificat de pct. 11 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în

Subpunctul 6.4 din Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost modificat de pct. 12 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în

Subpunctul 6.5 din Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost modificat de pct. 13 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în

Subpunctul 6.5¹ din Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost introdus de pct. 14 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în

Al doilea paragraf de la subpunctul 6.6 din Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost modificat de pct. 15 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în

7. Înmatricularea, înregistrarea sau introducerea pe piață

7.1. Prima înmatriculare, prima înregistrare sau vanzarea unui vehicul rutier nou este admisă numai dacă acesta este însoțit de o CIV valabilă.

7.2. La prima înmatriculare, prima înregistrare sau la vânzare, un vehicul rutier nou trebuie să corespundă condițiilor tehnice impuse la omologare.

7.3. Introducerea pe piață a unui produs este admisă numai dacă acesta a fost omologat național de tip în conformitate cu prevederile prezentei secțiuni.

7.4. La introducerea pe piață, un produs trebuie să corespundă condițiilor tehnice impuse la omologarea națională de tip și precizate în anexa la omologare.

7.5. Prevederile subpct. 7.3 nu se aplică produselor care sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip în conformitate cu prevederile prezentei secțiuni.

7.5.1. În vederea introducerii pe piață, produsele exceptate de la procedura de omologare națională de tip în conformitate cu prevederile prezentei secțiuni trebuie să fie însoțite de un certificat de omologare națională de tip emis de RAR.

Subpunctul 7.2 din Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost modificat de pct. 16 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.040 din 16 octombrie 2007, publicat în

8. Excepții și proceduri alternative

8.1. De la procedura de omologare națională de tip a întregului vehicul sau de la unele prevederi ale prezentelor reglementări pot fi exceptate produsele care sunt destinate vehiculelor rutiere ce nu intră în domeniul de aplicare a prezentei secțiuni.

8.2. Prevederile prezentei secțiuni nu se aplică produselor care sunt destinate vehiculelor rutiere ce nu intră în domeniul de aplicare a prezentei secțiuni.

9. Recunoașterea omologărilor echivalente

9.1. La acordarea omologării naționale de tip a întregului vehicul se recunoaște echivalența dintre directivele specifice prevăzute în prezentele reglementări și directivele specifice prevăzute în anexa la omologare.

9.2. În cazul directivelor în care se impune în mod explicit aplicarea condițiilor tehnice din regulamentul CEE-O.N.U. echivalent, se aplică condițiile tehnice din regulamentul CEE-O.N.U. echivalent.

9.2.1. Data aplicării ultimei versiuni a unui regulament CEE-O.N.U. este data de intrare în vigoare a acestei versiuni în România, conform anexei la omologare.

9.3. În cazul în care prin prezentele reglementări se impune respectarea condițiilor tehnice din regulamentele CEE-O.N.U., se aplică condițiile tehnice din regulamentele CEE-O.N.U.

9.3.1. Data aplicării ultimei versiuni a unui regulament CEE-O.N.U. este data de intrare în vigoare a acestei versiuni în România, conform anexei la omologare.

10. Măsuri referitoare la conformitatea producției

10.1. Verificarea conformității producției vehiculelor și a produselor se realizează conform prevederilor anexelor corespunzătoare ale prezentei secțiuni.

10.2. RAR nu va acorda omologarea de tip dacă se constată că producătorul nu are stabilite condițiile pentru asigurarea repetabilității în vederea verificării conformității producției.

10.3. În cazul în care la controlul efectuat la constructor sau la vânzător, în baza prevederilor legale în vigoare, se constată neconformitatea, constructorul sau vânzătorul este obligat să ia măsurile necesare pentru a asigura conformitatea producției.

10.4. Atunci când există informații că unele tipuri de vehicule sau produse nu își mențin în exploatare caracteristicile și performanțele, RAR poate decide suspendarea omologării de tip pentru aceste tipuri de vehicule sau produse.

10.5. Pe durata valabilității certificatului de omologare de tip, verificările efectuate în vederea certificării conformității vehiculelor rutiere se realizează în conformitate cu prevederile prezentei secțiuni.

Subpunctul 10.1 din Secțiunea a II-a, **Cap. II a fost modificat de pct. 17 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.040 din 16 octombrie 2007, publicat în

11. Neconformitatea cu tipul omologat

11.1. Există o neconformitate cu tipul omologat atunci când sunt constatate abateri de la caracteristicile din certificatul de omologare care afectează siguranța sau funcționarea vehiculului sau a produsului.

Un vehicul sau un produs nu poate fi considerat neconform cu tipul omologat atunci când toleranțele prevăzute în condițiile tehnice impuse la omologare sunt depășite.

11.2. Dacă RAR constată că vehiculele sau produsele omologate, însoțite de documentele care atestă omologarea de tip sau marcate corespunzător, nu sunt conforme cu tipul omologat, poate decide suspendarea omologării de tip pentru aceste tipuri de vehicule sau produse.

12. Notificarea deciziilor și cai de recurs

Toate deciziile luate în conformitate cu prevederile adoptate pentru aplicarea prevederilor prezentei secțiuni, refuzul sau retragerea omologării de tip sunt însoțite de un motiv scris.

SECȚIUNEA a III-a

Omologarea CEE-O.N.U. de tip a vehiculelor, precum și a echipamentelor, pieselor și componentelor acestora

Secțiunea a III-a, **Cap. II a fost modificată de pct. 12 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006**, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.040 din 16 octombrie 2007, publicat în

1. Omologarea CEE-ONU de tip a vehiculelor, echipamentelor, pieselor și componentelor acestora se acordă în conformitate cu prevederile prezentei secțiuni.

2. MTCT prin RAR, respectiv RAR, sunt desemnate de Guvernul României, parte contractantă la acordurile de la Geneva, ca departament administrativ responsabil de aplicarea acordurilor de la Geneva.

2.1 MTCT prin RAR poate notifica alte servicii tehnice.

2.2 Cu acordul RAR, serviciile tehnice notificate pot utiliza instalații de încercare care nu le aparțin.

3. RAR îndeplinește în numele MTCT procedurile administrative referitoare la aplicarea acordurilor de la Geneva.

4. RAR ține evidența certificatelor de omologare CEE-ONU de tip eliberate în România și a celor primite de la departamentele administrative din țările membre ale CEE-ONU.

5. Pentru obținerea omologării CEE-ONU de tip și eliberarea certificatelor de omologare CEE-ONU de tip, constructorii de vehicule rutiere, echipamente, piese sau componente sunt obligați să respecte condițiile tehnice impuse la omologare.

6. În vederea efectuării încercărilor prevăzute de regulamentele CEE-ONU, constructorii de vehicule rutiere, echipamente, piese sau componente sunt obligați să respecte condițiile tehnice impuse la omologare.

7. Procedurile de verificare a conformității producției de RAR sunt cele prevăzute în Apendicele 2 la Acordul de la Geneva din 1958.

CAP. III

Definirea categoriilor de folosință ale vehiculelor rutiere

Cap. III a fost modificat de pct. 5 din anexa la ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 744 din 17 august 2004, publicat în

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 a cel puțin a două persoane, inclusiv șoferul.

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 a cel puțin a două persoane, inclusiv șoferul.

Definițiile "autobuz interurban" și "autocar" de la subpunctul 1.2 au fost abrogate de pct. 6 din anexa la **ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2006**, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.040 din 16 octombrie 2007, publicat în

1.2.1 autobuz cu etaj - autobuz ale cărui compartimente destinate pasagerilor sunt dispuse, cel puțin parțial, pe două nivele suprapuse și care au o înălțime maximă constructivă mai mare de 2,5 m.

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 este la o înălțime maximă constructivă mai mică de 0,6 m.

1.2.3 autobuz articulat - autobuz constituit din cel puțin două secțiuni rigide, articulate una în raport cu cealaltă și la care aparțin compartimentele destinate pasagerilor.

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 aparțin compartimentele destinate pasagerilor.

1.2.5 troleibuz - autobuz cu alimentare electrică prin fire electrice exterioare;

Subpunctul 1.2.5 din **Cap. III a fost introdus de pct. 18 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.040 din 16 octombrie 2007, publicat în

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, inclusiv șoferul.

1.4 autoutilitar (autovehicul transport marfă) - autovehicul din categoria N(1), N(2) sau N(3), cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mică de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de marfă.

1.4.1 autoremorcher - autovehicul tractor care, prin concepție și construcție, este destinat exclusiv sau în principal tractării de remorci.

- 1.4.2 autotractor - autovehicul tractor care, prin concepție și construcție, este destinat exclusiv sau în principal, tractării de semirem
- 1.5 remorca (vehicul tractat) - vehicul fără motor din categoria O(1), O(2), O(3) sau O(4), conceput și construit pentru a fi tractat de v
- 1.5.1 remorca cu protap - remorca având cel puțin două axe, dintre care cel puțin una este directoare și care este echipată cu un dispozit
- 1.5.2 remorca cu axa centrală - remorca cu protap rigid, a cărei axă (axe) este (sunt) situată (situate) în apropierea centrului de greutate
- 1.6 semiremorca - 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 t
- 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 marf
- 1.8 (semi)remorca specială - (semi)remorca din categoria O(1), O(2), O(3), sau O(4) destinată transportului de pasageri sau de marfuri și
- 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 cor
- 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 motocicletă - 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 (vezi anexa nr. 1, secțiunea A);
- 1.11 mașina autopropulsată pentru lucrări - utilaj autopropulsat pe roți destinat, prin construcție și echipare, efectuării unor lucrări s
- 1.12 vehicul incomplet - vehicul care necesită completarea în cel puțin o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate prescripțiile relev
- 1.13 remorca lentă - remorca având o viteză maximă constructivă mai mică de 25 km/h.
- 1.14 remorcă agricolă sau forestieră (vezi anexa 1, secțiunea A);
- 1.15 utilaj tractat interschimbabil (vezi anexa 1, secțiunea A).

Subpunctele 1.13 și 1.14 din **Cap. III** au fost introduse de pct. 13 din anexa la **ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006**, publicat în MONI

Subpunctul 1.10 din **Cap. III** a fost modificat de pct. 19 din anexa la **ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL OFICI

CAP. IV

Condiții tehnice aplicabile la omologarea de tip a vehiculelor, precum și a produselor utilizate la acestea

Cap. IV 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 2

Titlul **Cap. IV a fost modificat de pct. 8 din anexa la ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din

Conform pct. 9 din anexa la **ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006, în textu

1. Condiții generale

- 1.1. Viteza maximă constructivă a vehiculelor rutiere care se înscrie în CIV este cea indicată de constructor în documentele prezentate în r
- a) pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți, conform **Directivei 95/1/CEE**, modificată prin **Directiva 2006/27/CE**;
- b) pentru tractoarele agricole sau forestiere, conform **Directivei 74/152/CEE** paragraful 1, modificată prin **Directiva 98/89/CE**.
- 1.1.1. Pentru autovehiculele din categoriile M și N, prevăzute cu limitator de viteză sau cu sistem integrat de limitare a vitezei, în CIV

Subpunctul 1.1.1. a fost modificat de pct. 10 din anexa la **ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159

Litera b) a subpunctului 1.1 din **Cap. IV a fost modificată de pct. 14 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006**, publicat în M

Subpunctul 1.1 din **Cap. IV a fost modificat de pct. 20 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL OFICIAL

1.2. Puterea netă a motorului care se înscrie în CIV este cea declarată de constructor în documentele prezentate în vederea omologării/acc

a) pentru autovehiculele din categoriile M și N, conform **Directivei 80/1269/CEE**, modificată prin **Directiva 1999/99/CE**;

b) pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți, conform **Directivei 95/1/CEE**, modificată prin **Directiva 2002/41/CE**.

Subpunctul 1.2. a fost modificat de pct. 11 din anexa la **ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 di

Subpunctul 1.2 din **Cap. IV a fost modificat de pct. 21 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL OFICIAL

1.3. Cilindreea motorului autovehiculelor care se înscrie în CIV este cea declarată de constructor în documentele prezentate în vederea om

Subpunctul 1.3 din **Cap. IV a fost modificat de pct. 22 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL OFICIAL

1.4. Anul de fabricație care se înscrie în CIV reprezintă anul codificat de constructor în structura VIN sau, dacă acesta nu este prevăzut

1.5. Caracteristicile și performanțele care nu sunt reglementate prin norme naționale, directive/regulamente CE/CEE ori regulamente CEE -

Subpunctele 1.4. și 1.5. au fost introduse de pct. 12 din anexa la **ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005**, publicat în MONITORUL OFICIAL

Subpunctul 1.5 din **Cap. IV a fost modificat de pct. 23 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007**, publicat în MONITORUL OFICIAL

2. Condiții privind dimensiunile

- 2.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respectă următoarele cerințe
- 2.1.1 Autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în **directiva 92/21/CEE**, modificată de **directiv**
- 2.1.2 Vehiculele rutiere din categoriile M (cu excepția celor din categoria M(1)), N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute
- 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 respec
- 2.1.2.1.1 Prevederile subpct. 2.1.2.1 nu anulează omologările acordate în conformitate cu **directiva 97/27/CE**, nu interzic acordarea unor
- 2.1.3 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în **directiva 93/93/CEE**;
- 2.1.3.1. Începând cu 1 ianuarie 2006, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în **Directiva 93/93/**

Subpunctul 2.1.3.1. a fost introdus de pct. 13 din anexa la **ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 155

Subpunctul 2.1.2.1.1 al **Cap. IV a fost introdus de pct. 15 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006**, publicat în MONITORUL OF

2.1.4 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în **directiva 89/173/CEE** anexa 1, modificată c

2.2. La prima înmatriculare, prima înregistrare și la vânzare, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevă

Subpunctul 2.2. a fost modificat de pct. 14 din anexa la **ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 di

2.3. Prin derogare de la prevederile subpct. 2.1, se poate acorda omologarea de tip pentru vehiculele rutiere care depășesc dimensiunile m

Subpunctul 2.3. a fost modificat de pct. 15 din anexa la **ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005**, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 di

3. Condiții privind masele

3.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respectă următoarele cerințe

3.1.1 Autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în **directiva 92/21/CEE**, modificată de **directiv**

3.1.2 Vehiculele rutiere din categoriile M (cu excepția celor din categoria M(1)), N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute

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 respec

3.1.2.1.1 Prevederile subpct. 3.1.2.1 nu anulează omologările acordate în conformitate cu **directiva 97/27/CE**, nu interzic acordarea unor

3.1.3 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în **directiva 93/93/CEE**;

3.1.3.1. Începând cu 1 ianuarie 2006, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 93/93/](#)

Subpunctul 3.1.3.1. a fost introdus de pct. 16 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 155
Subpunctul 3.1.2.1.1 din [Cap. IV a fost introdus de pct. 16 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL C
3.1.4 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în:
3.1.4.1 [Directiva 74/151/CEE](#) anexa I, modificată prin [Directiva 98/38/CE](#) , referitoare la masa maximă tehnic admisibilă;
3.1.4.1.1 Începând cu 1 ianuarie 2007 nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzi
3.1.4.1.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, și cu 1 iulie 2009 la prima înmatriculare,
3.1.4.2 [Directiva 74/151/CEE](#) anexa IV, modificată prin [Directiva 98/38/CE](#) , referitoare la masele de testare;
3.1.4.3 [Directiva 89/173/CEE](#) anexa I, modificată prin [Directiva 2000/1/CE](#) , referitoare la masele remorcabile.
3.2. La prima înmatriculare, prima înregistrare și la vânzare, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevă

Subpunctul 3.2. a fost modificat de pct. 17 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 di
Subpunctul 3.1.4 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 17 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFIC
3.3. Constructorul final al vehiculului (carosierul) poate modifica masa maxima tehnic admisibila a vehiculului initial cu o anumita valoas

Subpunctul 3.3. a fost modificat de pct. 18 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 di
4. Condiții privind sistemul de franare
4.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe
4.1.1 Abrogat.

Subpunctul 4.1.1. a fost abrogat de pct. 20 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 di
4.1.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 93/14/CEE](#) ;
4.1.2.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzic
4.1.2.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzu
4.1.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în:
4.1.3.1 [directiva 76/432/CEE](#) , modificata de [directiva 97/54/CE](#) și
4.1.3.2. [Directiva 89/173/CEE](#) - anexa VI privind legătură sistemului de franare cu remorca, modificata prin [Directiva 97/54/CE](#) .

Subpunctul 4.1.3.2. a fost modificat de pct. 19 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 15
Subpunctul 4.1.2 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 18 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFIC
4.1^1. Începând cu 1 ianuarie 2007 tractoarele agricole sau forestiere noi trebuie să respecte la prima înmatriculare sau la prima înregis

Punctul 4.1^1. al secțiunii 4 a [cap. IV a fost introdus de pct. 7 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITC
4.2 Abrogat.
4.3 Abrogat.

Punctul 4.3.2. al secțiunii 4 a [cap. IV a fost modificat de pct. 8 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONIT
Subpunctele 4.2. și 4.3. au fost abrogate de pct. 21 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL r
4.4 Omologarea garniturilor de frana de inlocuire pentru vehiculele din categoriile M(1) ≤ 3,5 t, M(2) ≤ 3,5 t, N(1), O(1) și O(2) se acor
4.5 Începând cu 1 ianuarie 2005 se admite vânzarea sau utilizarea garniturilor de frana de inlocuire noi pentru vehiculele din categoriile
4.5.1 Până la această dată se admite vânzarea sau utilizarea garniturilor de frana.de inlocuire noi pentru vehiculele din categoriile M(1)
4.5.2 Prin excepție de la prevederile pct. 4.5 se admite vânzarea sau utilizarea garniturilor de frana de inlocuire noi destinate a fi mor
4.6 Omologarea garniturilor de frana de inlocuire pentru vehiculele din categoriile M(1) > 3,5 t, M(2) > 3,5 t, M(3), N(2), N(3), O(3), O(4)
5. Condiții privind instalația de iluminare și semnalizare luminoasă
5.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe
5.1.1 Autovehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 76/756/CEE](#) , modificata de
5.1.1.1. Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, pentru vehiculele din categoriile M, N
5.1.1.2. Începând cu 10 iulie 2008, la omologarea națională sau la omologarea CE de tip, vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să c
5.1.1.3. Începând cu 10 iulie 2011, la prima înmatriculare și la vânzare, vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să corespundă cerir
5.1.1.4. Cerințele din [Directiva 2007/35/CE](#) referitoare la echiparea cu marcaje cu vizibilitate mare (marcaje reflectorizante pentru cor
a) autovehiculele din categoriile N(2) cu masa maximă tehnic admisibilă mai mare de 7,5 tone și N(3), cu excepția autoșasiurilor cu cabină
b) remorcile și semiremorcile din categoriile O(3) și O(4).

Subpunctele 5.1.1.1 - 5.1.1.4 din [Cap. IV au fost introduse de pct. 23 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în M
5.1.2 Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 93/92/CEE](#) , modificata de [directiva 2](#)
5.1.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 78/933/CEE](#) , modificată prin [Dir](#)
5.1.3.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzic
5.1.3.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz și cu 1 iulie 2009 la prima înmatriculare, pri
5.2 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe
5.2.1 Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice valabile pentru circulația pe partea dreaptă, prevăzute
5.2.1.1 [directiva 76/757/CE](#) , modificata de [directiva 97/29/CE](#) pentru catadioptri;
5.2.1.2 [directiva 76/758/CE](#) , modificata de [directiva 97/30/CE](#) pentru lampi de gabarit, lampi de pozitie față, lampi de pozitie spate,
5.2.1.3 [directiva 76/759/CEE](#) , modificata de [directiva 1999/15/CE](#) pentru lampi indicatoare de direcție;
5.2.1.4 [directiva 76/760/CEE](#) , modificata de [directiva 97/31/CE](#) pentru lampi de iluminare a plăcii de înmatriculare spate;
5.2.1.5 [directiva 76/761 /CEE](#) , modificata de [directiva 1999/17/CE](#) pentru faruri și surse luminoase pentru faruri (aplicabila pentru au
5.2.1.6 [directiva 76/762/CEE](#) , modificata de [directiva 1999/18/CE](#) pentru faruri de ceata față și becuri pentru faruri de ceata față (aș
5.2.1.7 [directiva 77/538/CEE](#) , modificata de [directiva 1999/14/CE](#) pentru lampi de ceata spate;
5.2.1.8 [directiva 77/539/CEE](#) , modificata de [directiva 97/32/CE](#) pentru lampi de mers înapoi;
5.2.1.9 [directiva 77/540/CEE](#) , modificata de [directiva 1999/16/CE](#) pentru lampi de stationare;
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](#) , modificata de [direct](#)
5.2.4 În cazul vehiculelor prezentate la omologare și care sunt echipate cu lampi speciale de avertizare, aceste lampi trebuie să respecte
5.3 Abrogat.
5.4 Abrogat.

Subpunctele 5.3 și 5.4 au fost abrogate de pct. 21 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. Subpunctul 5.1.3 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 19 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 5.5 Omologarea componentelor instalației de iluminare și semnalizare luminoasă a vehiculelor rutiere din categoriile M, N, O, L și T se ac 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 va 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. 5.7. Farurile de viraj trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul nr. 119 CEE - ONU. 5.8. Sistemele adaptabile pentru iluminare frontală (AFS) pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile teh

Subpunctele 5.7 și 5.8 din [Cap. IV au fost introduse de pct. 25 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 6. Condiții privind semnalizarea sonoră 6.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respectă următoarele cerințe 6.1.1- Autovehiculele din categoria M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 70/388/CEE](#), modificată de [dire 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 6.2 Omologarea avertizorului sonor se acordă numai dacă acesta respectă condițiile tehnice specifice prevăzute la pct. 6.1.1 sau 6.1.2, du 7. Condiții privind direcția și ținuta de drum 7.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respectă următoarele cerințe 7.1.1 Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în \[directiva 70/311/CEE\]\(#\), modificată de \[dire 7.1.2.1 Începând cu 1 octombrie 2004 autovehiculele din categoriile M \\(cu excepția celor din categoria M\\(1\\)\\) și N, precum și semiremorcile 7.1.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în \\[directiva 75/321/CEE\\]\\(#\\), modificată de \\[direc 7.2. La omologarea națională de tip, vehiculele completate din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind stabil 7.2.1. De la prevederile subpct. 7.2 se exceptează vehiculele care respectă datele de carosare ale constructorului vehiculului de baza.\\]\\(#\\)\]\(#\)](#)

Subpunctul 7.2 a fost modificat de pct. 22 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 dir 7.3 Abrogat.

Subpunctul 7.3 a fost abrogat de pct. 23 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 2 8. Condiții privind motorul și protecția mediului 8.1. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de autovehicul din categoria M(1) numai dacă acesta 8.1.1. Omologarea națională de tip pentru un autovehicul din categoria N(1) se acordă numai dacă acesta respectă prevederile privind emisi - începând cu 1 iulie 2006, pentru autovehiculele din categoria N(1), clasa I; - începând cu 1 ianuarie 2007, pentru autovehiculele din categoria N(1), clasele II și III (1 ianuarie 2008 pentru autovehiculele fabricat 8.1.2. Prima înmatriculare sau vânzarea unui autovehicul nou din categoria N(1) este admisă numai dacă se respectă prevederile privind emi - începând cu 1 ianuarie 2007, pentru autovehiculele din categoria N(1), clasa I; - începând cu 1 ianuarie 2008, pentru autovehiculele din categoria N(1), clasele II și III (1 ianuarie 2009 pentru autovehiculele fabricat 8.1.3. În sensul subpct. 8.1.1 și 8.1.2, termenii de mai jos au următoarele semnificații: - autovehicul din categoria N(1), clasa I - un autovehicul din categoria N(1) a cărui masă de referință nu depășește 1.305 kg; - autovehicul din categoria N(1), clasa II - un autovehicul din categoria N(1) a cărui masă de referință este mai mare de 1.305 kg, dar nu - autovehicul din categoria N(1), clasa III - un autovehicul din categoria N(1) a cărui masă de referință este mai mare de 1.760 kg. 8.1.4. Atunci când un autovehicul din categoria N(1), fabricat de către un carosier specializat, corespunde criteriilor unei familii de ve 8.1.5. Prevederile subpct. 8.1.1 și 8.1.2 nu se aplică unui tip de autovehicul din categoria N(1), dacă sunt îndeplinite cumulativ următo - tipul de motor ce echipază acest tip de autovehicul a făcut obiectul unei omologări de tip în conformitate cu [Directiva 88/77/CEE](#); și - producția mondială totală de autovehicule din categoria N(1) a fabricantului este mai mică de 2.000 de unități pe an.

Subpunctul 8.1 a fost modificat de pct. 24 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 dir 8.2. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de autovehicul din categoriile M și N numai dacă se

Subpunctul 8.2 a fost modificat de pct. 25 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 dir 8.3 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de autovehicul cu 2 sau 3 roți numai dacă se respectă 8.3.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicer 8.3.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute

Subpunctul 8.3 a fost modificat de pct. 26 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 dir Subpunctul 8.3 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 20 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 8.4. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de tractor agricol sau forestier numai dacă se respe

Subpunctul 8.4 a fost modificat de pct. 27 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 dir 8.5 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un tractor agricol sau forestier se acordă numai dacă se respectă conc 8.6 Autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scanteie din categoriile M și N, precum și autovehiculele echipate cu motor cu apri 8.6.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind emisiile poluar 8.6.1.1 Începând cu 1 ianuarie 2005, se aplică la omologarea autovehiculelor încercarea de tip VI (limitarea emisiilor poluante la tempera 8.6.2 Începând cu data de 1 ianuarie 2007, omologarea de tip se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind emisiile poluante 8.6.3 Autovehiculele noi trebuie echipate cu OBD în conformitate cu [directiva 70/220/CEE](#) modificată de [directiva 2001/1/CEE](#), după cum 8.6.3.1 la omologarea de tip, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scanteie care funcț 8.6.3.2 autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin comprimare: 8.6.3.2.1 începând cu 1 ianuarie 2005 la omologarea de tip și cu 1 ianuarie 2006 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele din 8.6.3.2.2 începând cu 1 ianuarie 2006 la omologarea de tip și cu 1 ianuarie 2007 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele din 8.6.3.3 începând cu 1 ianuarie 2006 la omologarea de tip și cu 1 ianuarie 2007 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele echipa 8.6.4 Prevederile privind OBD din [directivele 2002/80/CE](#) și [2003/76/CE](#) se aplică autovehiculelor noi începând cu 1 ianuarie 2007 la om 8.6.5 La prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute 8.6.5.1 Prin excepție de la prevederile subpct. 8.6.5, autovehiculele noi produse în România trebuie să respecte la prima înmatriculare ș 8.6.5.1.1 Până la 1 ianuarie 2005, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi produse în România trebuie să respecte prevede

8.6.6 Prin exceptare de la prevederile subpct. 8.6.3.1 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi echipate cu motor cu aprindere prin scânteie, începând cu 1 ianuarie 2008, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 70/220/CEE](#).

8.6.8 Abrogat.

Subpunctul 8.6.8. a fost abrogat de pct. 29 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 22 decembrie 2005.

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 autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scânteie, aplicabile la autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7 Motoarele cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7.1 Omologarea națională a motoarelor cu aprindere prin comprimare sau a motoarelor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7.2 La prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi (cu excepția celor destinate exportului în țări terțe), trebuie să respecte prevederile pct. 8.6.3.1 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 70/220/CEE](#).

8.7.3 La vânzare sau utilizare, motoarele noi cu aprindere prin comprimare și motoarele noi cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7.4 În ceea ce privește valorile limită ale emisiilor de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor, cerințele prevăzute la subpct. 8.6.3.1 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 70/220/CEE](#).

8.7.5 Prevederile subpct. 8.7 nu se aplică autovehiculelor echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare sau cu motoare cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

Subpunctul 8.7 din [Cap. IV](#) a fost modificat de pct. 21 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 22 decembrie 2005.

8.7¹ Motoarele cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.1} Dacă prevederile subpct. 8.7^{1.9} - 8.7^{1.15}, condițiile tehnice din anexele I-VIII din [Directiva 2005/55/CE](#), modificată prin [Directiva 2005/78/CE](#), referitoare la autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.1.1} refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, pentru un autovehicul echipat cu un motor cu aprindere prin comprimare sau a autovehiculelor echipate cu un motor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.1.2} interzicerea înmatriculării sau vânzării autovehiculelor noi echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare sau a autovehiculelor echipate cu un motor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.1.3} refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, pentru un motor cu aprindere prin comprimare sau pe un autovehicul echipat cu un motor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.1.4} interzicerea vânzării sau utilizării motoarelor noi cu aprindere prin comprimare sau a motoarelor noi cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.2} Începând cu 1 ianuarie 2007, omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, a motoarelor cu aprindere prin comprimare sau a motoarelor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.3} Începând cu 1 ianuarie 2008, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi (cu excepția celor destinate exportului în țări terțe), trebuie să respecte prevederile pct. 8.6.3.1 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 70/220/CEE](#).

8.7^{1.4} Începând cu 1 ianuarie 2008, la vânzare sau utilizare, motoarele noi cu aprindere prin comprimare sau motoarele noi cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.5} Începând cu 1 octombrie 2008, omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, a motoarelor cu aprindere prin comprimare sau a motoarelor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.6} Începând cu 1 octombrie 2009, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi (cu excepția celor destinate exportului în țări terțe), trebuie să respecte prevederile pct. 8.6.3.1 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 70/220/CEE](#).

8.7^{1.7} Începând cu 1 octombrie 2009, la vânzare sau utilizare, motoarele noi cu aprindere prin comprimare sau motoarele noi cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.8} Motoarele care îndeplinesc condițiile tehnice precizate în anexele I-VIII din [Directiva 2005/55/CE](#), și care respectă valorile limită ale emisiilor de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor, cerințele prevăzute la subpct. 8.6.3.1 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 70/220/CEE](#).

8.7^{1.9} Începând cu 1 ianuarie 2007 pentru noile omologări de tip și începând cu 1 ianuarie 2008 pentru toate omologările de tip, motoarele cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.9.1} În cazul sistemelor de post-tratare a gazelor de evacuare, sistemul OBD poate înregistra următoarele defecte majore:

a) ale catalizatorului, în cazul în care acesta este instalat ca entitate distinctă, fie că este sau nu parte a unui sistem de reducere a emisiilor de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor, cerințele prevăzute la subpct. 8.6.3.1 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 70/220/CEE](#);

b) ale sistemului de reducere a emisiilor de oxid de azot, în cazul în care există un astfel de sistem;

c) ale filtrului de particule diesel, în cazul în care există un astfel de filtru;

d) ale sistemului combinat de reducere a emisiilor de oxid de azot - filtru de particule diesel;

8.7^{1.10} Începând cu 1 octombrie 2008 pentru noile omologări de tip și începând cu 1 octombrie 2009 pentru toate omologările de tip, motoarele cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1) echipate cu motor cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL.

8.7^{1.10.1} Sistemul OBD trebuie să includă de asemenea o interfață între unitatea de control electronic a motorului (ECU) și orice alt sistem de control al emisiilor de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor, cerințele prevăzute la subpct. 8.6.3.1 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte prevederile [directivei 70/220/CEE](#).

8.7^{1.11} Limitele aplicabile sistemelor OBD sunt următoarele:

Linia	Motoare cu aprindere prin comprimare	
	Masa oxizilor de azot	Masa particulelor
	[NO(x)] g/kWh	(PT) g/kWh
B(1) (2007)	7,0	0,1
B(2) (2008)	7,0	0,1
C (EEV)	7,0	0,1

8.7^{1.12} Accesul complet și standardizat la sistemele OBD trebuie asigurat în scopul inspecției, diagnosticării, întreținerii și reparațiilor în conformitate cu dispozițiile relevante din [Directiva 70/220/CEE](#) și cu prescripțiile referitoare la piesele de schimb care asigură compatibilitatea cu sistemele OBD.

8.7^{1.13} Începând cu 1 ianuarie 2007 pentru noile omologări de tip și începând cu 1 ianuarie 2008 pentru toate omologările de tip, constructorul trebuie să demonstreze că un motor cu aprindere prin comprimare sau un motor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC omologat în conformitate cu valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor precizate la linia B(1), B(2) sau C a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a [Directivei 2005/55/CE](#), modificată prin [Directiva 2005/78/CE](#) și [Directiva 2006/51/CE](#) respectă limitele menționate, pentru o durată de viață de:

- 100.000 km sau cinci ani de utilizare, luându-se în considerare prima condiție îndeplinită, în cazul motoarelor destinate autovehiculelor din categoriile N(1) și M(2);
- 200.000 km sau șase ani de utilizare, luându-se în considerare prima condiție îndeplinită, în cazul motoarelor destinate autovehiculelor din categoriile N(2), N(3) cu masa maximă tehnic admisibilă care nu depășește 16 tone și M(3) din clasele I, II și A, precum și din clasa B cu masa maximă tehnic admisibilă care nu depășește 7,5 tone;
- 500.000 km sau șapte ani de utilizare, luându-se în considerare prima condiție îndeplinită, în cazul motoarelor destinate autovehiculelor din categoriile N(3) cu masa maximă tehnic admisibilă care depășește 16 tone și M(3) din clasa III, precum și clasa B cu masa maximă tehnic admisibilă care depășește 7,5 tone;

8.7^{1.14} Începând cu 1 ianuarie 2007, pentru noile tipuri și începând cu 1 ianuarie 2008, pentru toate tipurile, omologările acordate autovehiculelor trebuie să ateste și buna funcționare a echipamentelor antipoluare pe durata

de viață normală a autovehiculului în condiții normale de utilizare (control de conformitate a vehiculelor în circulație corect întreținute și utilizate);

8.7^{1.15} În conformitate cu prevederile Directivei 2005/78/CE, modificată prin [Directiva 2006/51/CE](#), prevederile Anexei I referitoare la buna funcționare a dispozitivelor de reducere a emisiilor de NO(x) se vor aplica de la 1 ianuarie 2007 la omologarea de tip și 1 ianuarie 2008 la prima înmatriculare.

8.7^{1.16} Referințele din reglementările existente privitoare la directivele abrogate prin anexa IX, partea A a Directivei 2005/55/CE vor fi considerate ca fiind făcute la Directiva 2005/55/CE și se vor citi conform tabelului de corespondență din anexa X a Directivei 2005/55/CE.

8.7^{1.17} Prevederile subpct. 8.7¹ nu se aplică motoarelor cu aprindere prin comprimare pentru autovehiculele din categoriile N(1), N(2) și M(2) și motoarelor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N(1), care au fost omologate conform prevederilor [Directivei 70/220/CEE](#).

Subpunctul 8.7¹ din [Cap. IV a fost introdus de pct. 22 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

8.8 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier din categoriile M și N echipat cu motor cu aprindere prin comprimare se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind emisiile poluante vizibile prevăzute în [directiva 72/306/CEE](#), modificata 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 careia omologarea a fost acordată.

8.8¹ Începând cu 1 ianuarie 2007, omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un nou tip de autovehicul din categoriile M și N echipat cu motor cu aprindere prin comprimare se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind emisiile poluante vizibile prevăzute în [Directiva 72/306/CEE](#), modificată de [directiva 2005/21/CE](#).

8.8^{1.1} Prevederile de la subpct. 8.8¹ nu anulează omologările acordate anterior în conformitate cu prevederile [directivei 72/306/CEE](#) și nu împiedică extinderea unei astfel de omologări conform cerințelor precizate prin directiva în baza căreia omologarea a fost acordată inițial.

8.8² La prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoriile M și N echipate cu motor cu aprindere prin comprimare trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante vizibile prevăzute în [directiva 72/306/CEE](#).

Subpunctul 8.8¹ din [Cap. IV a fost introdus de pct. 23 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

8.9.1 La omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, autovehiculele noi cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [Directiva 97/24/CE](#) cap. 5, modificată prin [Directiva 2003/77/CE](#).

8.9.1.1 În ceea ce privește încercarea de tip I, pentru moped se aplică valorile limită precizate la linia a doua a tabelului din cap. 5, anexa I, pct. 2.2.1.1.3 din directivă.

8.9.1.2 În ceea ce privește încercarea de tip I, pentru motociclete și mototricicluri se aplică valorile limită precizate la linia B a tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directivă;

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

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

8.9.4 Pentru motociclete și mototricicluri, omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, 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 prin [Directiva 2003/77/CE](#);

8.9.5 La prima înmatriculare, vânzare sau utilizare, autovehiculele noi cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în [Directiva 97/24/CE](#) cap. 5, modificată prin [Directiva 2003/77/CE](#).

8.9.5.1 În ceea ce privește încercarea de tip I, pentru moped se aplică valorile limită precizate la linia a doua a tabelului din capitolul 5, anexa I, pct. 2.2.1.1.3 din directivă.

8.9.5.2 În ceea ce privește încercarea de tip I, pentru motociclete și mototricicluri se aplică valorile limită precizate la linia A ale tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directivă;

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

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

8.9.6.2 În ceea ce privește încercarea de tip I pentru motociclete și mototricicluri se aplică valorile limită precizate la linia B a tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directivă;

8.9.7 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 referitoare la măsurarea emisiilor de dioxid de carbon și a consumului de carburant din [Directiva 97/24/CE](#) cap. 5, modificată prin [Directiva 2003/77/CE](#).

8.9.8 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și a înmatriculării, înregistrării sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți care respectă prevederile [Directivei 97/24/CEE](#) cap. 5, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#);

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

8.9.8.2 În ceea ce privește încercarea de tip I, pentru motociclete și mototricicluri se aplică valorile limită precizate la linia B a tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directivă;

8.9.9 Începând cu 1 iulie 2007, la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CEE](#) cap. 5, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#).

8.9.9.1 În ceea ce privește încercarea de tip I, pentru mopede se aplică valorile limită precizate la linia a doua a tabelului din cap. 5, anexa I, pct. 2.2.1.1.3 din directivă.

8.9.9.2 În ceea ce privește încercarea de tip I, pentru motociclete și tricicluri se aplică valorile limită precizate la linia B a tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directivă;

8.9.9.3 Omologările acordate anterior în conformitate cu prevederile [Directivei 97/24/CEE](#), modificată prin [Directiva 2003/77/CE](#) rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți (cu respectarea pentru încercarea de tip I a valorilor limită precizate la linia a doua a tabelului din cap. 5, anexa I, pct. 2.2.1.1.3 din directivă pentru mopede și a valorilor limită precizate la linia B a tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directivă pentru motociclete și tricicluri);

8.9.10 Începând cu 1 iulie 2007, în conformitate cu prevederile [Directivei 2006/72/CE](#), la solicitarea constructorului, procedura de încercare stabilită prin Regulamentul tehnic mondial (RTM) nr. 2 CEE-ONU poate fi aplicată la omologare pentru motociclete în locul procedurii de încercare stabilite prin [Directiva 97/24/CEE](#), modificată prin [Directiva 2003/77/CE](#). În cazul aplicării procedurii stabilite prin RTM nr. 2 CEE-ONU, autovehiculul va trebui să respecte valorile limită ale emisiilor poluante precizate la linia C a tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1.1.5 din directivă, precum și celelalte dispoziții ale directivei cu excepția pct. 2.2.1.1.1 - 2.2.1.1.4 din anexa II a directivei.

Subpunctul 8.9 din [Cap. IV](#) a fost modificat de [pct. 24 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

8.10.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un tip sau o familie de motoare noi din categoriile D, E, F și G ori pentru un tip de tractor echipat cu astfel de motoare se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind emisiile poluante (gaze poluante și particule) prevăzute în [Directiva 2000/25/CE](#).

8.10.2 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un tip sau o familie de motoare noi ori pentru un tip de tractor echipat cu astfel de motoare se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind emisiile poluante (gaze poluante și particule) prevăzute în [Directiva 2000/25/CE](#), modificată prin [Directiva 2005/13/CE](#) după cum urmează:

a) în etapa III A:

- după 31 decembrie 2006 pentru motoarele din categoriile H, I, J și K;

b) în etapa III B:

- după 31 decembrie 2009 pentru motoarele din categoria L;
- după 31 decembrie 2010 pentru motoarele din categoriile M și N;
- după 31 decembrie 2011 pentru motoarele din categoria P;

c) în etapa IV:

- după 31 decembrie 2012 pentru motoarele din categoria Q;
- după 30 septembrie 2013 pentru motoarele din categoria R.

8.10.3 La vânzarea sau utilizarea motoarelor noi din categoriile D, E, F și G ori la prima înmatriculare, înregistrare sau utilizare a tractoarelor echipate cu astfel de motoare trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [directiva 2000/25/CE](#).

8.10.4 La vânzarea sau utilizarea motoarelor pentru tractoare ori la prima înmatriculare, înregistrare sau utilizare a tractoarelor echipate cu astfel de motoare trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 2000/25/CE](#), modificată prin [Directiva 2005/13/CE](#) după cum urmează:

- după 31 decembrie 2006 pentru motoarele din categoriile H, I și K;
- după 31 decembrie 2007 pentru motoarele din categoria J;
- după 31 decembrie 2010 pentru motoarele din categoria L;
- după 31 decembrie 2011 pentru motoarele din categoriile M și N;
- după 31 decembrie 2012 pentru motoarele din categoria P;
- după 31 decembrie 2013 pentru motoarele din categoria Q;
- după 30 septembrie 2014 pentru motoarele din categoria R;

8.10.5 Prevederile subpct. 8.10.3 și 8.10.4 nu se aplică motoarelor care urmează a fi instalate la tipuri de tractoare destinate exportului în țări terțe sau care urmează a fi utilizate pentru înlocuirea motoarelor la tractoarele în exploatare.

8.10.6 Pentru motoarele din categoriile H - R, termenele prevăzute la subpct. 8.10.4 se amână cu doi ani pentru motoarele produse anterior respectivelor date. Excepție fac motoarele din categoria H pentru care termenul se va amâna cu un an.

8.10.7 La cererea constructorului de tractoare și cu acordul RAR, producătorul de motoare poate, în timpul perioadei dintre două etape succesive, să introducă pe piață un număr limitat de motoare sau de tractoare echipate cu motoare care corespund valorilor limită privind emisiile poluante ale etapei precedente celei aplicabile, cu condiția să respecte procedura din anexa IV la [Directiva 2000/25/CE](#), modificată prin [Directiva 2005/13/CE](#).

8.10.8 Pentru tipurile sau familiile de motoare din categoriile H - R care respectă valorile limită înainte de datele menționate la subpct. 8.10.4 este permisă aplicarea unei etichetări și a unui marcaj special care să arate că motoarele respective respectă valorile limită prescrise înaintea datelor stabilite.

8.10.9 RAR recunoaște omologările acordate în conformitate cu prevederile anexei III la [Directiva 2000/25/CE](#), modificată prin [Directiva 2005/13/CE](#) și recunoaște mărcile de omologare corespunzătoare ca fiind conforme cu prevederile acestei directive.

8.10.10 Motoarele de schimb trebuie să corespundă valorilor limită pe care motorul care se înlocuiește trebuia să le îndeplinească când a fost introdus pe piață. Textul "Motor de schimb" trebuie prevăzut pe o etichetă dispusă pe motor sau menționat în instrucțiunile de utilizare.

Prin motor de schimb se înțelege orice motor nou cu care se înlocuiește motorul unui tractor și care a fost furnizat numai pentru acest scop.

8.10.11 Definirea categoriilor de motoare precizate la subpct. 8.10 este prevăzută în Anexa nr. 10 la reglementări.

Subpunctul 8.10 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 25 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

8.11. Pentru masinile 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 masinilor mobile nerutiere, modificată prin [Directiva 2004/26/CE](#).

Subpunctul 8.11. a fost modificat de pct. 31 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

8.12 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, 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](#);

8.12.1.1. Începând cu 6 iulie 2008 se aplică prevederile Directivei 2007/34/CE de modificare a [Directivei 70/157/CEE](#).

8.12.1.2. Începând de la 6 iulie 2008 și până la 6 iulie 2010, vehiculul ce urmează a fi omologat de tip trebuie supus încercării stabilite în anexa 10 la Regulamentul CEE - ONU nr. 51, numai în scopul monitorizării. Rezultatele încercării menționate anterior trebuie adăugate la documentele prevăzute în apendicele 1 și 2 din anexa I la [Directiva 70/157/CEE](#), modificată prin [Directiva 2007/34/CE](#), în conformitate cu anexa 9 la Regulamentul CEE - ONU nr. 51. RAR va trimite aceste documente informative Comisiei Europene. Aceste obligații nu aduc atingere cazurilor de extindere a omologărilor existente în conformitate cu [Directiva 70/157/CEE](#). În cadrul procedurii de monitorizare menționate anterior, un vehicul nu este considerat a fi de un tip nou dacă diferă numai din punct de vedere al prevederilor prevăzute la pct. 2.2.1 și 2.2.2 din Regulamentul CEE - ONU nr. 51.

Subpunctele 8.12.1.1 și 8.12.1.2 din [Cap. IV au fost introduse de pct. 26 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

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

8.12.2.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți care respectă prevederile [Directivei 97/24/CEE](#) cap. 9, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) ;

8.12.2.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CEE](#) cap. 9, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) . Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.

Subpunctul 8.12.2 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 26 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

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

8.12.3.2 [Directiva 77/311/CEE](#) , modificată prin [Directiva 97/54/CE](#) , referitoare la nivelul sonor (la urechile conducătorului);

8.12.3.2.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării tractoarelor care respectă prevederile [Directivei 77/311/CEE](#) , modificată prin [Directiva 2006/26/CE](#) ;

8.12.3.2.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, și cu 1 iulie 2009 la prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea tractoarelor trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 77/311/CEE](#) , modificată prin [Directiva 2006/26/CE](#) ;

Subpunctul 8.12.3.2 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 27 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#) , publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

8.13 Abrogat.

Subpunctul 8.13. a fost abrogat de pct. 32 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

8.14 Abrogat.

Subpunctul 8.14 din [Cap. IV a fost abrogat de pct. 28 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

8.15. La omologarea de tip a catalizatoarelor de schimb, destinate a fi instalate pe autovehicule care au fost omologate în baza [Directivei 70/220/CEE](#) , aceste catalizatoare trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 70/220/CEE](#) , modificata prin [Directiva 2003/76/CE](#) .

8.15.1. Se admite totusi introducerea pe piața a catalizatoarelor de schimb omologate ca entitate tehnica anterior intrării în vigoare a prevederilor [Directivei 2002/80/CE](#) și care urmează a fi utilizate la autovehiculele în circulație.

8.15.2. Producătorii de catalizatoare de schimb care au fost introduse pe piața înainte de aplicarea [Directivei 2002/80/CE](#) și care nu sunt conforme cu condițiile tehnice prevăzute de [Directiva 98/77/CE](#) trebuie să ia măsuri pentru a furniza fie direct la punctele de vanzare, fie distribuitorilor informațiile suplimentare prevăzute în secțiunea 7, anexa XIII la [Directiva 70/220/CE](#) , modificata prin [Directiva 2002/80/CE](#) .

Subpunctul 8.15. a fost modificat de pct. 33 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

8.15^1. La omologarea CE de tip a catalizatoarelor de schimb noi destinate a fi instalate pe autovehiculele cu 2 sau 3 roți, trebuie respectate condițiile tehnice referitoare la măsurile împotriva poluării atmosferice, la nivelul sonor admisibil și la protecția împotriva modificărilor neautorizate prevăzute în [Directiva 2005/30/CE](#) (astfel cum a fost rectificată și modificată prin [Directiva 2006/120/CE](#)) de modificare a [Directivei 97/24/CE](#) .

8.15^1.1. Începând cu 1 ianuarie 2009, este permisă vânzarea sau instalarea pe un autovehicul cu 2 sau 3 roți numai a catalizatoarelor de schimb noi care au fost omologate în conformitate cu cap. 5 din [Directiva 97/24/CE](#) , modificată prin [Directiva 2005/30/CE](#) (astfel cum a fost rectificată și modificată prin [Directiva 2006/120/CE](#)).

Subpunctul 8.15^1 din [Cap. IV a fost introdus de pct. 29 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Subpunctul 8.15^1 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 27 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

8.15^2. Catalizatoarele noi pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte prevederile prevăzute de cap. 5 din [Directiva 97/24/CE](#) , modificată prin [Directiva 2005/30/CE](#) (astfel cum a fost rectificată și modificată prin [Directiva 2006/120/CE](#)) și prin [Directiva 2006/27/CE](#) .

Subpunctul 8.15² din [Cap. IV a fost introdus de pct. 28 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

8.16 Abrogat

Subpunctul 8.16 din [Cap. IV a fost abrogat de pct. 30 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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](#) modificata 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.

8.17¹. Pentru dispozitivele de evacuare noi pentru autovehiculele din categoriile M și N, începând cu 6 iulie 2008 se aplică prevederile Directivei 2007/34/CE de modificare a [Directivei 70/157/CEE](#).

8.17². Dispozitivele de evacuare noi pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte prevederile cap. 9 din [Directiva 97/24/CE](#), modificată prin [Directiva 2005/30/CE](#) (astfel cum a fost rectificată și modificată prin [Directiva 2006/120/CE](#)) și [Directiva 2006/27/CE](#). Omologările acordate anterior în conformitate cu prevederile cap. 9 din [Directiva 97/24/CE](#) rămân valabile în scopul vânzării și punerii în exploatare.

8.17³. Începând cu 3 ianuarie 2009 se aplică prevederile [Regulamentului \(CE\) nr. 715/2007](#) privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

Subpunctele 8.17¹ - 8.17³ din [Cap. IV au fost introduse de pct. 29 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

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 RAR 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 Abrogat.

Conform pct. 28 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006, la subpunctele 8.6.2, 8.6.3.1, 8.6.3.2.1, 8.6.3.2.2, 8.6.3.3 și 8.7.8, sintagma "omologarea națională de tip" se înlocuiește cu sintagma "omologarea de tip".

Subpunctul 8.19. a fost abrogat de pct. 34 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

9. Condiții privind caroseria

9.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier din categoriile M; N și O se acordă numai dacă se respectă următoarele cerințe privind caroseria:

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

9.1.1.1. Începând cu 5 aprilie 2008, nu se admit refuzarea acordării omologării CE de tip și interzicerea înmatriculării sau vânzării unui tip de vehicul din categoria M1 care respectă condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 74/483/CEE](#), modificată prin [Directiva 2007/15/CE](#).

Subpunctul 9.1.1.1 din [Cap. IV a fost introdus de pct. 30 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

9.1.1.2. Începând cu 4 aprilie 2009, la omologarea CE de tip, autovehiculele din categoria M1 trebuie să respecte condițiile tehnice privind proeminențele exterioare prevăzute în [Directiva 74/483/CEE](#), modificată prin [Directiva 2007/15/CE](#). Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări a autovehiculelor din categoria M(1).

Subpunctele 9.1.1.2 din [Cap. IV a fost introdus de pct. 30 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

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](#) ;

9.1.2¹ Abrogat.

Subpunctul 9.1.2¹ din [Cap. IV a fost introdus de pct. 31 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Subpunctul 9.1.2¹ din [Cap. IV a fost abrogat de pct. 31 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

9.1.3 Vehiculele din categoriile M(1) și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind usile prevăzute în [directiva 70/387/CEE](#) , modificata 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](#) , modificata de [directiva 2000/8/CE](#) ;

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

9.1.5.1 Începând cu 11 septembrie 2007, vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție antiîmpănare spate prevăzute în [Directiva 70/221/CEE](#) , modificată prin Directiva 2006/20/CE;

Subpunctul 9.1.5.1 din [Cap. IV a fost introdus de pct. 32 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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 antiîmpănare 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](#) , modificata de [directiva 1999/98/CE](#) ;

9.1.9¹. Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele din categoria M(1), cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 2,5 tone, și din categoria N(1), cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 2,5 tone, și care provin din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția pietonilor, prevăzute la secțiunea 3.1 sau 3.2 din anexa I la [Directiva 2003/102/CE](#) ;

9.1.9¹.1. Cerințele subpct. 9.1.9¹ nu se aplică autovehiculelor care nu diferă, în ceea ce privește elementele esențiale de construcție și concepție ale caroseriei, situate înainte de montanții A, pentru tipurile de vehicule care au obținut omologarea națională înainte de 1 ianuarie 2007 sau omologarea CE înainte de 1 octombrie 2005 și care nu au fost omologate conform cerințelor [Directivei 2003/102/CE](#) .

9.1.9¹.2. Începând cu 1 septembrie 2010, autovehiculele din categoria M(1), cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 2,5 tone, și din categoria N(1), cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 2,5 tone, și care provin din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția pietonilor, prevăzute la secțiunea 3.2 din anexa I la [Directiva 2003/102/CE](#) .

9.1.9¹.3. Prescripțiile tehnice necesare pentru efectuarea încercărilor specificate la secțiunea 3.1 sau 3.2 din anexa I la [Directiva 2003/102/CE](#) sunt cele definite prin anexa la [Decizia 2004/90/CE](#) .

Punctul 9.1.9¹ al secțiunii 9 a [cap. IV a fost introdus de pct. 10 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

9.1.9² Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE, după caz, a autovehiculelor din categoria M(1) cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 3,5 tone și din categoria N(1) care respectă condițiile tehnice privind echiparea autovehiculelor cu sisteme de protecție frontală prevăzute în Directiva 2005/66/CE;

9.1.9².1 Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele din categoria M(1) cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 3,5 tone și din categoria N(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind echiparea autovehiculelor cu sisteme de protecție frontală prevăzute în Directiva 2005/66/CE;

9.1.9².2 Prevederile subpct. 9.1.9² se aplică numai autovehiculelor echipate cu sisteme de protecție frontală.

Subpunctul 9.1.9² din [Cap. IV a fost introdus de pct. 33 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

9.1.10. Omologarea națională de tip se acordă pentru autovehiculele care au o viteză maximă constructivă ce nu depășește 30 km/h și pentru remorcile acestora numai dacă acestea sunt echipate cu plăci de identificare spate în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 69 CEE-O.N.U.

Subpunctul 9.1.10 a fost modificat de pct. 35 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

9.1.10¹. Omologarea națională de tip se acordă pentru vehiculele grele și lungi numai dacă acestea sunt echipate cu plăci de identificare spate, în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 70 CEE-O.N.U.

9.1.10^{1.1}. În sensul subpct. 9.1.10¹, termenii de mai jos au următoarele semnificații:

- a)** vehicule grele - autovehicule din categoria N având o masă maximă tehnic admisibilă care depășește 7,5 tone, cu excepția autotractorilor pentru semiremorci, precum și autobuzele articulate din clasele II și III;
- b)** vehicule lungi - remorci sau semiremorci de categoria O(1), O(2) sau O(3), cu o lungime care depășește 8 m, ori din categoria O(4).

Subpunctul 9.1.10¹ a fost introdus de pct. 36 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

9.1.11. Omologarea națională de tip se acordă pentru vehiculele din categoriile N și O cu masă totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone numai dacă acestea sunt echipate cu marcaje cu vizibilitate mare (marcaje reflectorizante pentru contur), cu respectarea prevederilor Regulamentului nr. 48 CEE - ONU.

9.1.11.1. Prevederile subpct. 9.1.11 se aplică până la 10 iulie 2008, dată de la care se aplică prevederile privind echiparea cu marcaje cu vizibilitate mare (marcaje reflectorizante pentru contur) prevăzute în [Directiva 2007/35/CE](#), în conformitate cu prevederile subpct. 5.1.1.2 - 5.1.1.4.

Subpunctul 9.1.11 a fost modificat de pct. 37 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Subpunctul 9.1.11 din [Cap. IV](#) a fost modificat de pct. 32 din anexa la [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

9.2 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, 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 proeminențele exterioare prevăzute în [Directiva 97/24/CE](#) cap. 3;

9.2.2.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interdicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți care respectă prevederile [Directivei 97/24/CEE](#) cap. 3, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#);

9.2.2.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CEE](#) cap. 3, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#). Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.

Subpunctul 9.2.2 din [Cap. IV](#) a fost modificat de pct. 34 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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 sau omologarea CE de tip, după caz, 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](#);

9.3.3.1 Începând cu 1 ianuarie 2007 trebuie respectate prevederile Directivei 2005/67/CE de modificare a anexelor I și II la [Directiva 86/298/CEE](#). Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării tractoarelor.

Subpunctul 9.3.3.1 din [Cap. IV a fost introdus de pct. 35 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

9.3.4.1 Începând cu 1 ianuarie 2007 trebuie respectate prevederile Directivei 2005/67/CE de modificare a anexelor I și II la [Directiva 87/402/CEE](#) . Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării tractoarelor.

Subpunctul 9.3.4.1 din [Cap. IV a fost introdus de pct. 36 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

9.3.5 Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind rezervorul de carburant lichid prevăzute în [directiva 74/151/CEE](#) anexa III modificata 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 modificata 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](#) modificata 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 prin [Directiva 2000/1/CE](#) ;

9.3.8.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării tractoarelor care respectă prevederile [Directivei 89/173/CEE](#) anexa II par. 2, modificată prin [Directiva 2006/26/CE](#) ;

9.3.8.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, și cu 1 iulie 2009 la prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea tractoarelor trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 89/173/CEE](#) anexa II par. 2, modificată prin [Directiva 2006/26/CE](#) ;

Subpunctul 9.3.8 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 37 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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](#) , modificata de [directiva 1999/98/CE](#) .

9.6¹. Începând cu 31 decembrie 2012, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoria M(1), cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 2,5 tone, și din categoria N(1) , cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 2,5 tone, și care provin din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția pietonilor, prevăzute la secțiunea 3.1 sau 3.2 din anexa I din [Directiva 2003/102/CE](#) ;

9.6^{1.1}. Începând cu 1 septembrie 2015, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoria M(1), cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 2,5 tone, și din categoria N(1), cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 2,5 tone, și care provin din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția pietonilor, prevăzute la secțiunea 3.2 din anexa I la [Directiva 2003/102/CE](#) .

Punctul 9.6¹ al secțiunii 9 a [cap. IV a fost introdus de pct. 11 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

9.6² Nu se admite interzicerea primei înmatriculări sau a vânzării autovehiculelor din categoria M(1) cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 3,5 tone și din categoria N(1) care respectă condițiile tehnice privind echiparea autovehiculelor cu sisteme de protecție frontală prevăzute în [Directiva 2005/66/CE](#);

9.6^{2.1} Începând cu 25 mai 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoria M(1) cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 3,5 tone și din categoria N(1) trebuie să respecte condițiile tehnice privind echiparea autovehiculelor cu sisteme de protecție frontală prevăzute în [Directiva 2005/66/CE](#);

9.6^{2.2} Prevederile subpct. 9.6² se aplică numai autovehiculelor echipate cu sisteme de protecție frontală.

9.6³ Începând cu 11 martie 2010, la prima înmatriculare și la vânzare, vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție antiîmpănare spate prevăzute în [Directiva 70/221/CEE](#) , modificată prin [Directiva 2006/20/CE](#);

Subpunctele 9.6² și 9.6³ din [Cap. IV au fost introduse de pct. 38 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

9.7. La prima înmatriculare sau la prima înregistrare prevederile subpct. 9.1.10, 9.1.10¹ și 9.1.11 se aplică începând cu a 30-a zi de la data intrării în vigoare a prezentelor reglementări.

Punctul 9.7.1. al secțiunii 9 a [cap. IV a fost modificat de pct. 12 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Subpunctul 9.7. a fost modificat de pct. 38 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

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 radiotelefoniice pentru autovehiculele din categoria M 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 Placile de identificare spate pentru vehiculele precizate la subpct. 9.1.10 trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul nr. 69 CEE-O.N.U.

Subpunctul 9.8.5. a fost modificat de pct. 39 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

9.8.5¹. Placile de identificare spate pentru vehiculele precizate la subpct. 9.1.10¹ trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul nr. 70 CEE-O.N.U.

Subpunctul 9.8.5¹. a fost introdus de pct. 40 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

9.8.6 Marcajele 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.

9.8.8 Dispozitivele de protecție în caz de răsturnare pentru tractoare trebuie să respecte următoarele condiții tehnice:

9.8.8.1 condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție în caz de răsturnare prevăzute în [directiva 77/536/CEE](#), modificată prin [directiva 1999/55/CE](#), pentru tractoarele cu următoarele caracteristici:

- garda la sol: maximum 1000 mm,
- ecartament fix sau ecartament reglabil al uneia din axele motoare: minimum 1150 mm,
- posibilitatea de a fi echipat cu un dispozitiv de cuplare în mai multe puncte pentru utilaje amovibile și cu un dispozitiv de tractare,
- masa la gol a tractorului: 1,5 - 6,0 tone, inclusiv cu dispozitivul de protecție în caz de răsturnare și cu anvelopele cu dimensiunea cea mai mare recomandată de constructor.

9.8.8.2 condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție în caz de răsturnare prevăzute în [directiva 79/622/CEE](#), modificată prin [directiva 1999/40/CE](#) (încercări statice), pentru tractoarele cu următoarele caracteristici:

- garda la sol: maximum 1000 mm,
- ecartament fix sau ecartament reglabil al uneia dintre axele motoare: minimum 1150 mm,
- posibilitatea de a fi echipat cu un dispozitiv de cuplare în mai multe puncte pentru utilaje amovibile și cu un dispozitiv de tractare,
- masa la gol mai mare sau egală cu 800 kg, inclusiv cu dispozitivul de protecție în caz de răsturnare și cu anvelopele cu dimensiunea cea mai mare recomandate de constructor.

9.8.8.3 condițiile tehnice privind dispozitivele de protecție în caz de răsturnare montate în spate (pentru tractoare cu ecartament îngust) prevăzute în [directiva 86/298/CEE](#), modificată de [directiva 2000/19/CE](#) pentru tractoarele cu următoarele caracteristici:

- garda la sol: maximum 600 mm, sub punctul cel mai de jos al axelor față sau spate, inclusiv diferențialul,

- ecartamentul minim, fix sau reglabil, al axei echipate cu anvelopele cele mai late: mai mic de 1150 mm; considerând că axa echipată cu anvelopele cele mai late este reglată la un ecartament de maximum 1150 mm, trebuie ca ecartamentul celeilalte axe să poată fi reglat astfel încât marginile exterioare ale anvelopelor sale cele mai înguste să nu depășească marginile exterioare ale anvelopelor celeilalte axe (cu anvelopele cele mai late). Dacă ambele axe sunt echipate cu jante și anvelope de aceleași dimensiuni, atunci ecartamentul fix sau reglabil al ambelor axe trebuie să fie mai mic de 1150 mm,

- masa la gol mai mare de 600 kg, inclusiv cu dispozitivul de protecție în caz de răsturnare și cu anvelopele cu dimensiunea cea mai mare recomandate de constructor.

9.8.8.3.1 Începând cu 1 ianuarie 2007 trebuie să se respecte prevederile Directivei 2005/67/CE de modificare a anexelor I și II la [Directiva 86/298/CEE](#). Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul introducerii pe piață a acestor dispozitive.

9.8.8.4 condițiile tehnice privind dispozitivele de protecție în caz de răsturnare montate în față (pentru tractoare cu ecartament îngust) prevăzute în [directiva 87/402/CEE](#), modificată de [directiva 2000/22/CE](#) pentru tractoarele cu următoarele caracteristici:

- garda la sol: maximum 600 mm, sub punctul cel mai de jos al axelor față și spate, inclusiv diferențialul,

- ecartament minim, fix sau reglabil, al axei echipate cu anvelopele cele mai late: mai mic de 1150 mm; considerând că axa echipată cu anvelopele cele mai late este reglată la un ecartament de maximum 1150 mm, trebuie ca ecartamentul celeilalte axe să poată fi reglat astfel încât marginile exterioare ale anvelopelor sale cele mai înguste să nu depășească marginile exterioare ale anvelopele celeilalte axe (cu anvelopele cele mai late). Dacă ambele axe sunt echipate cu jante și anvelope de aceleași dimensiuni, atunci ecartamentul fix sau reglabil al ambelor axe trebuie să fie mai mic de 1150 mm,

- masa la gol cuprinsă între 600 și 3000 kg, inclusiv cu dispozitivul de protecție în caz de răsturnare și cu anvelopele cu dimensiunea cea mai mare recomandate de constructor.

9.8.8.4.1 Începând cu 1 ianuarie 2007 trebuie să se respecte prevederile Directivei 2005/67/CE de modificare a anexelor I și II la [Directiva 87/402/CEE](#). Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul introducerii pe piață a acestor dispozitive.

Subpunctul 9.8.8 din [Cap. IV a fost introdus de pct. 39 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

9.9^1 Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE, după caz, și interzicerea introducerii pe piață a sistemele de protecție frontală ca și entități tehnice care respectă condițiile tehnice prevăzute în Directiva 2005/66/CE

9.9^1.1 Începând cu 01 ianuarie 2007 la acordarea omologării naționale sau omologării CE, după caz, și începând cu 25 mai 2007 la introducerea pe piață, sistemele de protecție frontală ca și entități tehnice trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 2005/66/CE;

9.9^2 Începând cu 11 septembrie 2007 la omologare națională sau omologarea CE de tip, după caz, și începând cu 11 martie 2010 la introducerea pe piață, dispozitivele de protecție antiîmpănare spate noi ca și entități tehnice trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 70/221/CEE](#), modificată prin Directiva 2006/20/CE;

9.9^3 Prescripțiile tehnice necesare pentru efectuarea încercărilor specificate în partea 3 a anexei I la Directiva 2005/66/C privind utilizarea sistemelor de protecție frontală montate de origine pe autovehicule și a sistemelor de protecție frontală ca entități tehnice sunt cele definite prin anexa la Decizia 2006/368/CE.

9.9^3.1 În cazul încercărilor pentru omologarea sistemelor de protecție frontală montate de origine pe autovehicule, dacă sistemul a fost conceput pentru a fi utilizat pe mai multe tipuri de vehicule, el trebuie omologat separat pentru fiecare tip de vehicul căruia îi este destinat.

9.9^3.2 RAR are totuși dreptul de a renunța la efectuarea de încercări complementare dacă tipurile de vehicule respective sau modelele sistemelor de protecție frontală sunt considerate ca fiind suficient de similare.

Subpunctele 9.9^1, 9.9^2 și 9.9^3 din [Cap. IV au fost introduse de pct. 40 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

9.10 Abrogat.

Subpunctul 9.10. a fost abrogat de pct. 41 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

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

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 sau omologarea CE de tip, după caz, 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 subpct. 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 acoperisului 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 subpct. 10.1.1.1 nu anulează omologările acordate unui tip de autovehicul din categoria M care nu este echipat cu geamuri, panouri mobile ale acoperisului 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 rezemătoarele de cap pentru scaunele autovehiculelor din categoria M(1) omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se poate acorda și prin aplicarea condițiilor tehnice prevăzute în [directiva 78/932/CEE](#) , modificată de [directiva 87/354/CE](#) ;

10.1.3¹ Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării sau vânzării autovehiculelor din categoriile M și N care respectă condițiile tehnice privind scaunele, ancorajele lor și rezemătoarele de cap prevăzute în [Directiva 74/408/CEE](#) , modificată prin [Directiva 2005/39/CE](#).

10.1.3¹.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, 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 prin [Directiva 2005/39/CE](#);

10.1.3¹.1.1 Prevederile [Directivei 74/408/CEE](#) , modificată prin [Directiva 2005/39/CE](#) nu se aplică scaunelor orientate către înapoi;

10.1.3¹.1.2 Instalarea scaunelor orientate către lateral este interzisă în autovehiculele din categoriile M(1), N(1), M(2) (din clasa III sau clasa B) și M(3) (din clasa III sau clasa B).

10.1.3¹.1.2.1 Prevederile subpct. 10.1.3¹.1.2 nu se aplică ambulanțelor și vehiculelor destinate utilizării de forțele armate, protecția civilă, pompieri și forțele responsabile pentru menținerea ordinii publice.

10.1.3¹.1.2.2 Prevederile subpct. 10.1.3¹.1.2 nu se aplică până la 20 octombrie 2010 autovehiculelor din categoria M(3) (din clasa III sau clasa B) cu masa maximă tehnic admisibilă mai mare de 10 tone și în care scaunele orientate către lateral sunt grupate în spatele autovehiculului, astfel încât să constituie un salon integrat cu până la 10 scaune. Scaunele astfel orientate trebuie echipate cel puțin cu o rezemătoare de cap și cu o centură de siguranță în 2 puncte echipată cu retractor de un tip omologat în conformitate cu [Directiva 77/541/CEE](#) . Ancorajele centurilor de securitate trebuie să respecte prevederile [Directivei 76/115/CEE](#) .

10.1.3¹.2 În ceea ce privește rezemătoarele de cap pentru scaunele autovehiculelor din categoria M(1) omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se poate acorda și prin aplicarea condițiilor tehnice prevăzute în [Directiva 78/932/CE](#) E, modificată prin [Directiva 87/354/CE](#) ;

Subpunctul 10.1.3¹ din [Cap. IV](#) a fost introdus de pct. 41 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006 , publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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](#) .

10.1.4¹ Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării sau vânzării autovehiculelor din categoriile M și N care respectă condițiile tehnice privind ancorajele centurilor de siguranță prevăzute în [Directiva 76/115/CEE](#) , modificată prin [Directiva 2005/41/CE](#).

10.1.4¹.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele din categoriile M sau N trebuie să respecte condițiile tehnice privind ancorajele centurilor de siguranță prevăzute în [Directiva 76/115/CEE](#) , modificată prin [Directiva 2005/41/CE](#).

10.1.4¹.1.1 Autovehiculele din categoriile M(1), M(2) (din clasa III sau clasa B), M(3) (din clasa III sau clasa B) și N trebuie echipate cu ancoraje pentru centurile de siguranță care respectă prevederile prezentelor reglementări.

10.1.4¹.1.2 Scaunele destinate a fi utilizate numai când autovehiculul este oprit, precum și scaunele pentru autovehiculele care nu fac obiectul pct. 4.3.1 - 4.35 din anexa I la [Directiva 76/115/CEE](#), modificată prin Directiva 2005/41/CE nu trebuie echipate cu ancoraje pentru centuri de siguranță. Dacă vehiculul este echipat cu ancoraje pentru centuri de siguranță, aceste ancoraje trebuie să respecte prevederile prezentelor reglementări.

Subpunctul 10.1.4¹ din [Cap. IV a fost introdus de pct. 42 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

10.1.5 Autovehiculele din categoriile M sau N trebuie să respecte condițiile tehnice privind centurile de siguranță și sistemele de retenție 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](#);

10.1.5¹ Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării sau vânzării autovehiculelor din categoriile M și N care respectă condițiile tehnice privind instalarea centurilor de siguranță și sistemelor de reținere prevăzute în [Directiva 77/541/CEE](#), modificată prin Directiva 2005/40/CE.

10.1.5¹.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele din categoriile M sau N trebuie să respecte condițiile tehnice privind instalarea centurilor de siguranță și sistemelor de reținere prevăzute în [Directiva 77/541/CEE](#), modificată prin Directiva 2005/40/CE.

10.1.5¹.1.1 Cu excepția scaunelor destinate a fi utilizate numai când autovehiculul este oprit, scaunele autovehiculelor din categoriile M(1), M(2) (din clasa III sau clasa B), M(3) (din clasa III sau clasa B) și N trebuie echipate cu centuri de siguranță și/sau sisteme de reținere care respectă prevederile prezentelor reglementări.

10.1.5¹.1.2 Autovehiculele din categoriile M(2) sau M(3) (din clasa I, clasa II sau clasa A) pot fi echipate cu centuri de siguranță și/sau sisteme de reținere cu condiția să respecte prevederile prezentelor reglementări.

10.1.5¹.1.3 Prin excepție de la prevederile subpct. 10.1.5¹.1 este permisă instalarea de centuri de siguranță sau sisteme de reținere altele decât cele care fac obiectul de aplicare a prezentelor reglementări, cu condiția ca acestea să fie destinate persoanelor cu handicap.

În acest caz, centurile de siguranță sau sistemele de reținere trebuie să prezinte un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la subpct. 10.1.5¹.1.

10.1.5¹.1.4 Prin excepție de la prevederile subpct. 10.1.5¹.1 este permisă instalarea de sisteme de reținere care nu respectă prevederile prezentelor reglementări, în cazul în care aceste sisteme sunt concepute să asigure respectarea Cerințelor privind dispozitivele tehnice destinate să faciliteze accesul pasagerilor cu mobilitate redusă prevăzute în Anexa VII la [Directiva 2001/85/CE](#).

Subpunctul 10.1.5¹ din [Cap. IV a fost introdus de pct. 43 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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](#).

10.1.7.1. Începând cu 1 iulie 2006, vehiculele din categoriile M, N și O, echipate cu un sistem de încălzire cu GPL, trebuie să respecte condițiile tehnice privind încălzirea habitaculului prevăzute în [Directiva 2001/56/CE](#), modificată prin [Directiva 2004/78/CE](#) (anexele I, II și IV-VIII).

Subpunctul 10.1.7.1. a fost introdus de pct. 42 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

10.1.7.2. Nu se admit refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării sau vânzării unui tip de vehicul din categoriile M, N și O echipat cu un sistem de încălzire cu GPL care respectă condițiile tehnice prevăzute de [Directiva 2001/56/CE](#), modificată prin [Directiva 2006/119/CE](#).

10.1.7.2.1. Începând cu 1 aprilie 2008, la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, a unui tip de vehicul din categoriile M, N și O echipat cu un sistem de încălzire cu GPL trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute de [Directiva 2001/56/CE](#), modificată prin [Directiva 2006/119/CE](#). Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări a vehiculelor din categoriile M, N și O.

Subpunctul 10.1.7.2 din [Cap. IV a fost introdus de pct. 33 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

10.2 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, 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 luminosi și a indicatoarelor prevăzute în [directiva 93/29/CEE](#) , modificata de [directiva 2000/74/CE](#) ;

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

10.2.3 Mopedele cu 3 roți, mototriciclurile și cvadriciclurile trebuie să respecte condițiile tehnice privind centurile de siguranță și ancorajele centurilor prevăzute în [Directiva 97/24/CE](#) cap. 11.

10.2.3.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării mopederelor cu 3 roți, mototriciclurilor și cvadriciclurilor care respectă prevederile [Directivei 97/24/CEE](#) cap. 11, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) ;

10.2.3.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CEE](#) cap. 11, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) . Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.

Subpunctul 10.2.3 a fost modificat de pct. 44 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

10.3 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, 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](#) , modificata de [directiva 97/54/CE](#) ;

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

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

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

10.3¹ Începând cu 20 octombrie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind scaunele, ancorajele lor și rezemătoarele de cap, autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 74/408/CE](#) , modificată prin [Directiva 2005/39/CE](#).

10.3² Începând cu 20 octombrie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind ancorajele centurilor de siguranță, autovehiculele noi din categoriile M și N, trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 76/115/CEE](#) , modificată de [directiva 2005/41/CE](#);

Subpunctele 10.3¹ și 10.3² au fost introduse de pct. 45 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#) , publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

10.4 La prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind centurile de siguranță și sistemele de retenție, autovehiculele noi din categoriile M și N, trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 77/541/CEE](#) , modificata 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 M1 se aplică începând cu 1 ianuarie 2007. Până la această dată se aplică prevederile [directivei 77/541/CEE](#) modificata de [directiva 96/36/CE](#) .

10.4¹ Începând cu 20 octombrie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind instalarea centurilor de siguranță și sistemelor de reținere, autovehiculele noi din categoriile M și N, trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 77/541/CEE](#) , modificată de [directiva 2005/40/CE](#);

Subpunctul 10.4¹ a fost introdus de pct. 46 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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](#) .

10.5.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind sistemele de încălzire, vehiculele din categoriile M, N și O, echipate cu sisteme de încălzire cu GPL, trebuie să respecte condițiile tehnice privind încălzirea habitaculului prevăzute în [Directiva 2001/56/CE](#) , modificata prin [Directiva 2004/78/CE](#) (anexele I, II și IV-VIII).

Subpunctul 10.5.1. a fost introdus de pct. 43 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

10.6 Abrogat.

Subpunctul 10.6. a fost abrogat de pct. 44 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

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 masă 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 retenție 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 retenție în conformitate cu versiuni precedente ale [directivei 77/541/CEE](#), cu condiția ca aceste centuri de siguranță și sisteme de retenție:

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

10.7.5.1. Începând cu 1 iulie 2006, sistemele de încălzire cu GPL pentru habitacul vehiculelor din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind încălzirea habitacului prevăzute în [Directiva 2001/56/CE](#), modificată prin [Directiva 2004/78/CE](#) (anexele I, II și IV-VIII).

Subpunctul 10.7.5.1. a fost introdus de pct. 45 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

10.7.5.2. Nu se admit refuzarea acordării omologării CE de tip și interzicerea vânzării sau punerii în exploatare a unui tip de sistem de încălzire cu GPL pentru vehiculele din categoriile M, N și O, ca element component, care respectă condițiile tehnice prevăzute de [Directiva 2001/56/CE](#), modificată prin [Directiva 2006/119/CE](#).

10.7.5.2.1. Începând cu 1 aprilie 2008, la omologarea CE de tip a unui tip de sistem de încălzire cu GPL pentru vehiculele din categoriile M, N și O, ca element component, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute de [Directiva 2001/56/CE](#), modificată prin [Directiva 2006/119/CE](#). Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul vânzării sau punerii în exploatare a sistemelor de încălzire cu GPL pentru vehiculele din categoriile M, N și O.

Subpunctul 10.7.5.2 din [Cap. IV](#) a fost introdus de pct. 34 din anexa la [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

10.7.6 Abrogat;

Subpunctul 10.7.6 a fost abrogat de pct. 47 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

10.7.7 Centurile de siguranță pentru mopedele cu 3 roți, motocicleturi și cvadricicliuri trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CE](#) cap. 11;

Subpunctul 10.7.7 din [Cap. IV](#) a fost modificat de pct. 48 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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 retenție 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](#).

10.9.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, sistemele de încălzire cu GPL pentru habitacul vehiculelor din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind încălzirea habitacului prevăzute în [Directiva 2001/56/CE](#), modificată prin [Directiva 2004/78/CE](#) (anexele I, II și IV-VIII).

10.9.2. Începând cu 1 ianuarie 2007, dispozițiile anexelor I, II și IV-VIII la [Directiva 2001/56/CE](#) , modificata prin [Directiva 2004/78/CE](#) în ceea ce privește sistemul de incalzire cu GPL, drept componenta, sunt aplicabile în scopul prevederilor menționate la art. 7 paragraful 2 din [Directiva 70/156/CEE](#) .

Subpunctele 10.9.1. și 10.9.2. au fost introduse de pct. 46 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

11. Condiții privind vizibilitatea

11.1 Omologarea națională sau homologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind asigurarea vizibilitatii:

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

11.1.2. Autovehiculele din categoriile M(2), M(3) și N (cu excepția autovehiculelor din categoria N(1) care provin din categoria M(1)) trebuie să respecte condițiile tehnice privind campul 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 homologare comunitara de tip sau homologare națională de tip acordată în unul dintre statele membre ale Uniunii Europene.

Subpunctul 11.1.2. a fost modificat de pct. 47 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

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

11.1.3^1 Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele pentru vizibilitate indirectă și montarea lor, prevăzute în [Directiva 2003/97/CE](#) , modificată prin [Directiva 2005/27/CE](#) ;

11.1.3^1.1 Prin excepție de la prevederile subpct. 11.1.3^1 se acordă homologarea națională sau homologarea CE de tip, după caz, pentru un tip nou de autovehicul articulat din categoriile M(2) și M(3) clasa I, constituit din cel puțin 3 părți rigide articulate, care nu satisfac prevederile [Directivei 2003/97/CE](#) , modificată prin [Directiva 2005/27/CE](#) , cu condiția de a fi respectate prevederile referitoare la câmpul de vizibilitate al conducătorului, prevăzute în anexa III pct. 5 din [Directiva 2003/97/CE](#) , modificată prin [Directiva 2005/27/CE](#) .

11.1.3^1.2 Prin excepție de la prevederile subpct. 11.1.3^1 cerințele respective se aplică începând cu 26 ianuarie 2007 în cazul montării pe autovehicule a antevizoarelor (oglinzilor față) din clasa VI.

Subpunctul 11.1.3^1. al secțiunii 11 a [cap. IV a fost introdus de pct. 13 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Subpunctul 11.1.3^1 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 49 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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;

11.1.4.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți care respectă prevederile [Directivei 97/24/CEE](#) cap. 4, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) ;

11.1.4.2 Începând cu 1 iulie 2007 la homologarea națională sau homologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CEE](#) cap. 4, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) . Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.

Subpunctul 11.1.4 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 50 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

11.1.5 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice privind campul de vizibilitate spre înainte prevăzute în [directiva 74/347/CEE](#) modificata 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](#) modificata de [directiva 98/40/CEE](#) .

11.2 Omologarea națională sau homologarea CE de tip, după caz, 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](#) modificata de [directiva 2001/92/CE](#) ;

11.2.2 Mopedele cu 3 roți, mototriciclurile și cvadriciclurile carosate trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CE](#) cap 12 anexa I;

11.2.2.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării mopedelor cu 3 roți, mototriciclorilor și cvadriciclorilor carosate care respectă prevederile [Directivei 97/24/CEE](#) cap. 12 anexa I, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) ;

11.2.2.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CEE](#) cap. 12 anexa I, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) . Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.

Subpunctul 11.2.2 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 51 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

11.2.3 Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 89/173/CEE](#) anexa III, modificată prin [Directiva 2000/1/CE](#) ;

11.2.3.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării tractoarelor care respectă prevederile [Directivei 89/173/CEE](#) anexa III, modificată prin [Directiva 2006/26/CE](#) ;

11.2.3.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, și cu 1 iulie 2009 la prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea tractoarelor trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 89/173/CEE](#) anexa III, modificată prin [Directiva 2006/26/CE](#) ;

Subpunctul 11.2.3 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 52 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

11.3 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, 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](#) modificata de [directiva 94/68/CEE](#) ;

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

11.3.3 Mopedele cu 3 roți, mototriciclorile și cvadriciclorile carosate trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele de ștergere a parbrizului, de spălare a parbrizului, de degivrare și dezaburire prevăzute în [Directiva 97/24/CE](#) cap. 12 anexa II;

11.3.3.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării mopedelor cu 3 roți, mototriciclorilor și cvadriciclorilor carosate care respectă prevederile [Directivei 97/24/CEE](#) cap. 12 anexa II, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) ;

11.3.3.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CEE](#) cap. 12 anexa II, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) . Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.

Subpunctul 11.3.3 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 53 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

11.3^1. Începând cu 26 ianuarie 2010, pentru autovehiculele din categoriile M(1) și N(1), și începând cu 26 ianuarie 2007, pentru celelalte autovehicule din categoriile M și N, la prima înmatriculare și la vânzare autovehiculele noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele pentru vizibilitate indirectă și montarea lor, prevăzute în [Directiva 2003/97/CE](#) .

Punctul 11.3^1. al secțiunii 11 a [cap. IV a fost introdus de pct. 14 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

11.3^2. Abrogat.

Subpunctul 11.3^2. al secțiunii 11 a [cap. IV a fost introdus de pct. 15 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Subpunctul 11.3^2. a fost abrogat de pct. 48 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

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

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

11.4.1¹. Începând cu 1 ianuarie 2007 dispozitivele pentru vizibilitate indirectă noi pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 2003/97/CE](#) ;

11.4.1^{1.1}. Prin excepție de la prevederile subpct. 11.4.1¹, cerințele respective se aplică începând cu 26 ianuarie 2007 în cazul antevizoarelor (oglinzilor față) din clasa VI;

11.4.1^{1.2}. Prin excepție de la prevederile subpct. 11.4.1¹, este admisă omologarea sau extinderea omologării pentru componente ori entități tehnice destinate a fi folosite pentru tipurile de vehicule care au fost omologate înainte de 26 ianuarie 2007, cu respectarea condițiilor tehnice prevăzute în [Directiva 71/127/CEE](#) .

Punctul 11.4.1¹. al secțiunii 11 a [cap. IV](#) a fost introdus de [pct. 16 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

11.4¹. Începând cu 26 ianuarie 2010 dispozitivele pentru vizibilitate indirectă noi pentru autovehiculele din categoriile M(1) și N(1) și începând cu 26 ianuarie 2007 dispozitivele pentru vizibilitate indirectă noi pentru celelalte autovehicule din categoriile M și N trebuie să respecte, la utilizare și la vânzare, condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 2003/97/CE](#) ;

11.4^{1.1}. Prin excepție de la prevederile pct. 11.4¹, sunt admise utilizarea și vânzarea componentelor sau entităților tehnice noi destinate a fi folosite pentru tipurile de vehicule care au fost omologate înainte de 26 ianuarie 2007, cu respectarea condițiilor tehnice prevăzute în [Directiva 71/127/CEE](#) .

Punctul 11.4¹. al secțiunii 11 a [cap. IV](#) a fost introdus de [pct. 17 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

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](#) modificata 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 spălare a parbrizului pentru autovehiculele din categoria M(1) trebuie să respecte condițiile tehnice din [directiva 78/318/CEE](#) modificata de [directiva 94/68/CEE](#) ;

11.4.4 Oglizile 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 cvadriciclurile cu caroserie închisă trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [directiva 97/24/CE](#) cap 12 anexa I;

11.4.5¹ Parbrizele și celelalte geamuri pentru tractoare trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 89/173/CEE](#) anexa III, modificată prin [Directiva 2000/1/CE](#) ;

11.4.5^{1.1} Începând cu 1 ianuarie 2007 se admite echiparea tractoarelor cu geamuri din plastic, cu excepția parbrizelor, în conformitate cu prevederile [Directivei 92/22/CEE](#) sau ale Regulamentului CEE-ONU nr. 43.

Subpunctul 11.4.5¹ din [Cap. IV](#) a fost introdus de [pct. 54 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#) , publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

11.4.6 Dispozitivele noi de curățare a farurilor pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul CEE - ONU nr. 45.

Subpunctul 11.4.6 din [Cap. IV](#) a fost modificat de [pct. 55 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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 sau omologarea CE de tip, după caz, 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](#) modificata 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
12.1.2.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți care respectă prevederile [Directivei 97/24/CEE](#) cap. 1, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) ;
12.1.2.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CEE](#) cap. 1 modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) . Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.

Subpunctul 12.1.2 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 56 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

12.3 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, 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 Abrogat.

Subpunctul 12.3.1 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 57 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Subpunctul 12.3.1 din [Cap. IV a fost abrogat de pct. 35 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

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](#) modificata de [directiva 2001/43](#) .

12.5 Abrogat.

12.6 Abrogat.

Subpunctele 12.5 și 12.6 au fost abrogate de pct. 49 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

12.7 Omologarea ca entități tehnice sau componente a următoarelor elemente privind sistemul de rulare se acordă numai dacă acestea respecta 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](#) modificata de [directiva 2001/43](#);

12.7.1¹. Roțile noi de schimb pentru vehiculele din categoriile M(1), M(1)G, O(1) și O(2) trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul nr. 124 CEE - ONU.

12.7.1¹.1. Prevederile Regulamentului nr. 124 CEE - ONU nu se aplică roților de origine (de prim montaj), roților de schimb furnizate de producătorul vehiculului și "roților speciale", așa cum sunt definite în Regulamentul nr. 124 CEE - ONU.

12.7.1¹.2. Prevederile Regulamentului nr. 124 CEE - ONU se aplică atât în ceea ce privește fabricarea roților de schimb, cât și în ceea ce privește instalarea lor.

Subpunctul 12.7.1¹ din [Cap. IV a fost introdus de pct. 36 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

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 octombrie 2009, vanzarea 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 această cerință se aplică de la 1 octombrie 2010 și respectiv 1 octombrie 2011.

12.9. Începând cu 1 ianuarie 2006, în conformitate cu prevederile [Directivei 2005/11/CE](#) de modificare a [Directivei 92/23/CEE](#) , la omologarea de tip a anvelopelor pentru vehiculele din categoriile M, N și O, RAR poate accepta ca laborator de încercări agreat laboratorul fabricantului de anvelope.

Subpunctul 12.9 a fost introdus de pct. 50 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Subpunctul 12.9 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 58 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

13. Condiții privind dispozitivele de cuplare și remorcare

13.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta 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 2000/1/CE](#) ;

13.1.3.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării unui tractor care respectă prevederile [Directivei 89/173/CEE](#) anexa IV, modificată prin [Directiva 2006/26/CE](#) ;

13.1.3.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, și cu 1 iulie 2009 la prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea tractoarelor trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 89/173/CEE](#) anexa IV, modificată prin [Directiva 2006/26/CE](#) ;

Subpunctul 13.1.3 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 59 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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 sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta 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](#) anexa I, modificată prin [Directiva 1999/58/CE](#) .

Subpunctul 13.2.2 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 60 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

13.4 Omologarea ca componente a dispozitivelor de cuplare se acordă numai dacă acestea respecta 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 prin [Directiva 2000/1/CE](#) ;

13.4.3.1 Începând cu 1 ianuarie 2007 legăturile mecanice între tractoare și vehiculele tractate trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în 173 anexa IV, modificată prin [Directiva 2006/26/CE](#) . Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul vânzării sau utilizării legăturilor mecanice între tractoare și vehiculele tractate.

Subpunctul 13.4.3 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 61 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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 sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind elementele de identificare, datele prescrise, poziția și modul lor de amplasare:

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

14.1.2. Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 93/34/CEE](#), modificată prin [Directiva 1999/25/CE](#);

14.1.2.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți care respectă prevederile [Directivei 93/34/CEE](#), modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#);

14.1.2.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 93/34/CEE](#), modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#). Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.

Subpunctul 14.1.2 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 62 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

14.1.3. Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în anexa V la [Directiva 89/173/CEE](#), modificată prin [Directiva 2000/1/CE](#).

Secțiunea 14 a [cap. IV a fost modificată de pct. 18 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

15. Condiții privind amplasarea placilor de înmatriculare ale vehiculelor

15.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respecta următoarele cerințe privind spațiul necesar pentru amplasarea placilor 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 sau omologarea CE de tip, după caz, 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 sau omologarea CE de tip, după caz, 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 - O.N.U. nr. 36 sau în Regulamentul CEE - O.N.U. nr. 52, după caz. Troleibuzele trebuie să respecte suplimentar condițiile tehnice de securitate precizate în anexa nr. 9.

Subpunctul 16.4.1 al secțiunii 16 a [cap. IV a fost modificat de pct. 19 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

16.5 Abrogat.

16.6 Abrogat.

Subpunctele 16.5 și 16.6 au fost abrogate pct. 51 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

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 Abrogat.

Subpunctul 16.8.1 al secțiunii 16 a [cap. IV a fost abrogat de pct. 20 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

17. Alte condiții privind omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, a vehiculelor rutiere.

17.1 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, 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](#);

17.1.1.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în [Directiva 72/245/CEE](#), modificată prin [Directiva 2004/104/CE](#) (anexele I - X), precum și prin Directiva 2005/83/CE (anexele I, VI, VII, VIII, IX și X).

17.1.1.1.1 Trebuie respectate de asemenea prevederile [Directivei 2006/28/CE](#) referitoare la sistemele radar cu rază scurtă de acțiune, care modifică [Directiva 72/245/CEE](#). Certificatul de conformitate al autovehiculului trebuie modificat conform prevederilor directivei.

17.1.1.1.1.1 Omologările existente pentru vehiculele care nu sunt echipate cu sisteme radar cu rază scurtă de acțiune ce utilizează banda de frecvență de 24 GHz sau de 79 GHz rămân nemodificate.

17.1.1.2 Începând cu 1 ianuarie 2009, prima înmatriculare sau vânzarea unui vehicul nou din categoriile M, N și O este admisă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în [Directiva 72/245/CEE](#), modificată prin [Directiva 2004/104/CE](#) (anexele I-X).

17.1.1.3 Începând cu 1 iulie 2013, se interzice prima înmatriculare și vânzarea autovehiculelor echipate cu sisteme radar cu rază scurtă de acțiune ce utilizează banda de frecvență de 24 GHz.

17.1.1.3.1 În cazul în care data de referință de 1 iulie 2013 stabilită prin Decizia 2005/50/CE este modificată conform prevederilor respectivei decizii, interzicerea primei înmatriculări și a vânzării vehiculelor echipate cu sisteme radar cu rază scurtă de acțiune ce utilizează banda de frecvență de 24 GHz se va aplica de la noua dată de referință.

Subpunctul 17.1.1 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 63 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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](#);

17.1.1.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în [Directiva 72/245/CEE](#), modificată prin [Directiva 2004/104/CE](#) (anexele I-X).

17.1.1.2. Începând cu 1 ianuarie 2009, prima înmatriculare sau vânzarea unui vehicul nou din categoriile M, N și O este admisă numai dacă se respecta condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în [Directiva 72/245/CEE](#), modificată prin [Directiva 2004/104/CE](#) (anexele I-X).

Subpunctele 17.1.1.1 și 17.1.1.2. au fost introduse de pct. 52 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

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.

17.1.4¹. Autovehiculele echipate cu sistem de alarma trebuie să respecte condițiile tehnice privind sistemul de alarma prevăzute în [Directiva 74/61/CEE](#), modificată prin [Directiva 95/56/CE](#);

Subpunctul 17.1.4¹. a fost introdus pct. 53 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

17.1.5. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier din categoriile N și O, în cazul în care constructorul solicită omologarea ca vehicul destinat transportului de marfuri periculoase, se acordă numai dacă se respecta condițiile tehnice prevăzute în reglementările naționale specifice în vigoare sau în [Directiva 98/91/CE](#).

Subpunctul 17.1.5. a fost modificat pct. 54 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

17.1.6. Omologarea națională de tip se acordă pentru un tip de autovehicul din categoriile M(2), M(3), N(2) și N(3), în cazul în care acesta este echipat cu aparat de control (tahograf), numai dacă aparatul de control (tahograful) este omologat conform legislației în vigoare.

Subpunctul 17.1.6. a fost modificat pct. 55 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

17.1.6.1 17.1.6.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele menționate la subpct. 17.1.6 trebuie echipate cu aparat de control (tahograf) digital.

Subpunctul 17.1.6.1 a fost introdus de pct. 64 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

17.1.7 Omologarea națională de tip se acordă pentru un tip de autovehicul din categoriile N(2), N(3), M(2) și numai dacă acesta este echipat cu limitator de viteză sau cu sistem integrat de limitare a vitezei, care respectă condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 92/24/CEE](#), modificată prin [Directiva 2004/11/CE](#);

17.1.7.1 Viteza limitată pentru fiecare categorie de vehicule trebuie să fie fixată la valorile stabilite prin legislația în vigoare referitoare la echiparea autovehiculelor cu limitatoare de viteză sau cu sisteme integrate de limitare a vitezei;

17.1.7.2 Sunt exceptate de la cerința echipării cu limitator de viteză sau cu sistem integrat de limitare a vitezei:

- a) autovehiculele utilizate de către forțele armate, protecția civilă, pompieri și alte servicii de urgență și forțe responsabile pentru menținerea ordinii publice;
- b) autovehiculele a căror viteză maximă constructivă nu poate depăși viteza prevăzută prin legislația în vigoare referitoare la echiparea autovehiculelor cu limitatoare de viteză sau cu sisteme integrate de limitare a vitezei;
- c) autovehiculele utilizate pentru teste rutiere în scopuri științifice;
- d) autovehiculele utilizate numai pentru servicii publice în mediu urban.

Punctul 17.1.7 al secțiunii 17 a [cap. IV a fost modificat de pct. 21 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Subpunctul 17.1.7. a fost modificat pct. 56 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Subpunctul 17.1.7 a fost modificat de pct. 65 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

17.1.9¹ Începând cu 1 ianuarie 2007, se poate acorda omologarea de tip și se permite înmatricularea sau vânzarea a unui autovehicul nou din categoriile M(1) și N(1) care respectă prevederile Directivei 2005/64/CE, referitoare la posibilitățile de reutilizare, reciclare și de valorificare ale acestuia;

17.1.9^{1.1} Începând cu 15 decembrie 2008 la omologarea de tip și cu 15 iulie 2010 la prima înmatriculare sau vânzare trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în Directiva 2005/64/CE, referitoare la posibilitățile de reutilizare, reciclare și de valorificare ale acestuia;

17.1.9^{1.2} Pentru acordarea omologării de tip CE sau naționale, după caz, constructorul autovehiculului trebuie să pună la dispoziția RAR informațiile tehnice detaliate referitoare la natura materialelor utilizate la fabricarea autovehiculului și a componentelor acestuia care sunt necesare pentru efectuarea calculelor și verificărilor precizate la anexa 1 la Directiva 2005/64/CE. În cazul în care se demonstrează că aceste informații sunt acoperite de drepturile de proprietate intelectuală sau că ele constituie un "know-how" specific constructorului sau furnizorilor acestuia, constructorul sau furnizorii trebuie să furnizeze informații suficiente pentru a permite realizarea corectă a acestor calcule.

17.1.9^{1.3} În ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, de reciclare și de valorificare, la prezentarea unei solicitări de omologare CE a unui vehicul, constructorul acestuia trebuie să utilizeze modelul fișei de informații ce figurează în anexa II la Directiva 2005/64/CE.

17.1.9^{1.4} La acordarea omologării CE a unui vehicul în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, de reciclare și de valorificare ale acestuia, RAR va utiliza modelul certificatului de omologare ce figurează în anexa II la Directiva 2005/64/CE.

17.1.9^{1.5} RAR acordă omologarea numai dacă constructorul a pus în aplicare dispoziții și proceduri corespunzătoare pentru a gestiona corect aspectele referitoare la posibilitățile de reutilizare, reciclare și valorificare, conform pct. 3 al anexei IV la Directiva 2005/64/CE. Atunci când evaluarea primară a fost realizată, se eliberează constructorului un certificat denumit "Certificat de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE"

17.1.9^{1.6} În cadrul evaluării preliminare a constructorului, RAR trebuie să se asigure că materialele utilizate la fabricarea vehiculului sunt conforme cu dispozițiile art. 4, par. 2, pct. a) din [Directiva 2000/53/CE](#).

17.1.9^{1.7} În scopurile prevederilor subpct. 17.1.9^{1.5}, constructorul trebuie să precizeze o strategie pentru a garanta demontarea, reutilizarea componentelor, reciclarea și valorificarea materialelor. Această strategie trebuie să ia în considerare tehnologiile disponibile sau în curs de punere la punct de la momentul solicitării omologării vehiculului.

17.1.9^{1.8} RAR va efectua evaluarea preliminară a constructorului și va elibera certificatul de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE.

17.1.9^{1.9} Certificatul de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE trebuie să includă documentația adecvată și să descrie strategia recomandată de constructor. RAR va utiliza modelul prevăzut în appendicele anexei IV la Directiva 2005/64/CE.

17.1.9^{1.10} Certificatul de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE este valabil cel puțin 2 ani de la data eliberării certificatului.

17.1.9^{1.11} Constructorul trebuie să informeze RAR despre orice modificare semnificativă care ar putea avea un efect pertinent asupra certificatului de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE. După consultarea constructorului, RAR stabilește dacă sunt necesare noi verificări.

17.1.9^{1.12} La expirarea perioadei de valabilitate a certificatului de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE, RAR eliberează, dacă este cazul, un nou certificat sau îi prelungește valabilitatea pentru încă 2 ani. RAR eliberează un nou certificat în cazul în care i-au fost aduse la cunoștință modificări semnificative.

17.1.9^{1.13} Componentele enumerate în anexa V la Directiva 2005/64/CE:

- a) trebuie să fie considerate ca ne-reutilizabile în ceea ce privește calculul potențialului de reciclare și valorificare;
- b) nu pot fi reutilizate la fabricarea vehiculelor din categoriile M, N și O.

Această prevedere se aplică începând cu 1 ianuarie 2007.

17.1.9^{1.14} Fără a fi prejudiciate prevederile subpct. 17.1.9^{1.13}, de la prevederile prezentului subpunct 17.1.9¹ sunt exceptate:

- a) autovehiculele speciale, definite în anexa nr. 1 la reglementări, secțiunea A, pct. 6;
- b) autovehiculele din categoria N(1) fabricate în mai multe etape, cu condiția ca autovehiculul de bază să respecte prevederile Directivei 2005/64/CE;
- c) autovehiculele produse în serii mici.

17.1.9² Prevederile prezentului subpunct 17.1.9² se aplică autovehiculelor din categoriile M(1) și N(1) clasa I (definită în conformitate cu prevederile primului tabel de la pct. 5.3.1.4 al anexei I la [Directiva 98/69/CE](#) de modificare a [Directivei 70/220/CEE](#)).

17.1.9^{2.1} În prezentul subpct. 17.1.9² se utilizează următoarele definiții:

- a) sistem de climatizare: orice sistem al cărui rol principal este de a reduce temperatura și umiditatea aerului din habitacul unui autovehicul;
- b) evaporator cu dublu efect: un sistem la care un evaporator este montat în compartimentul motor și un altul într-un alt compartiment al autovehiculului; toate celelalte sisteme sunt considerate a fi evaporatoare cu simplu efect;
- c) gaz cu efect de seră cu fluor: hidrofluorocarburi (HFC), perfluorocarburi (PFC) și hexafluorura de sulf [SF₆] prevăzute în anexa A la protocolul de la Kyoto, precum și preparatele care conțin aceste substanțe, cu excepția substanțelor reglementate de [Regulamentul \(CE\) nr. 2037/2000](#) privind substanțele care diminuează stratul de ozon;
- d) hidrofluorocarbura: un compus organic format din carbon, hidrogen și fluor, în molecula căruia nu sunt mai mult de 6 atomi de carbon;
- e) perfluorocarbura: un compus organic format numai din carbon și fluor, în molecula, căruia nu sunt mai mult de 6 atomi de carbon;
- f) potențial de încălzire globală: potențialul de încălzire a climei al unui gaz cu efect de seră cu fluor în raport cu potențialul dioxidului de carbon. Potențialul de încălzire globală (GWP) se calculează în funcție de potențialul de încălzire pe 100 de ani al unui kg din gazul respectiv în raport cu 1 kg de CO₂. Valorile pertinente ale GWP sunt cele publicate în al treilea raport de evaluare adoptat de grupul interguvernamental de experți privind evoluția climei ("Valori ale GWP publicate în 2001 de IPCC");
- g) preparat: un amestec compus din două sau mai multe substanțe, din care cel puțin una este un gaz cu efect de seră cu fluor. Potențialul de încălzire globală total al preparatului se determină în conformitate cu partea 2 a anexei la [Directiva 2006/40/CE](#);
- h) echipare ulterioară: instalarea unui sistem de climatizare într-un autovehicul după ce acesta a fost înmatriculat.

17.1.9^{2.2} Începând cu 5 ianuarie 2008, nu se admit refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării și vânzării din motive privind emisiile ce provin de la sistemele de climatizare ale autovehiculelor, dacă autovehiculele echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150 respectă prevederile [Directivei 2006/40/CE](#).

Subpunctul 17.1.9^{2.2} din [Cap. IV a fost modificat de pct. 37 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

17.1.9^{2.3}. Începând cu 21 iunie 2008, la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, autovehiculele echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150, cu excepția cazului când pierderile anuale de gaze din sistem nu depășesc 40 g pentru un evaporator cu simplu efect sau 60 g pentru un evaporator cu dublu efect, trebuie să respecte prevederile [Directivei 2006/40/CE](#).

Subpunctul 17.1.9^{2.3} din [Cap. IV a fost modificat de pct. 38 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

17.1.9^{2.4}. Începând cu 21 iunie 2009, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150, cu excepția cazului când pierderile anuale de gaze din sistem nu depășesc 40 g pentru un evaporator cu simplu efect sau 60 g pentru un evaporator cu dublu efect, trebuie să respecte prevederile [Directivei 2006/40/CE](#).

Subpunctul 17.1.9^{2.4} din [Cap. IV a fost modificat de pct. 39 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

17.1.9^{2.5} Începând cu 1 ianuarie 2011, la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, autovehiculele echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150 trebuie să respecte prevederile [Directivei 2006/40/CE](#).

17.1.9^{2.6} Începând cu 1 ianuarie 2017, la prima înmatriculare și la vânzare autovehiculele echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150 trebuie să respecte prevederile [Directivei 2006/40/CE](#).

17.1.9^{2.7} Începând cu 1 ianuarie 2011, nu se mai admite echiparea ulterioară cu sisteme de climatizare concepute pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire este mai mare de 150 a autovehiculelor omologate de tip începând cu această dată. Începând cu 1 ianuarie 2017, nu se mai admite echiparea ulterioară cu astfel de sisteme pentru nici un vehicul.

17.1.9^{2.8} Sistemele de climatizare care vor echipa autovehiculele omologate începând cu 1 ianuarie 2011 nu vor trebui să conțină gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire este mai mare de 150. Începând cu 1 ianuarie 2017, sistemele de climatizare ale tuturor autovehiculelor nu vor mai trebui să conțină gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150, cu excepția reumplerii sistemelor de climatizare ce conțin astfel de gaze care au fost montate pe autovehicule înainte de această dată.

17.1.9^{2.9} În vederea acordării omologării de tip a întregului vehicul, RAR trebuie să solicite constructorilor furnizarea de informații privind tipul de agent de răcire utilizat la sistemele de climatizare instalate pe autovehiculele noi.

17.1.9^{2.10} În vederea acordării omologării de tip a vehiculelor echipate cu sisteme de climatizare concepute pentru a utiliza un gaz cu efect de seră cu fluor al cărui potențial de încălzire globală este mai mare de 150, RAR trebuie să verifice ca, în conformitate cu procedura de încercare armonizată de detectare a pierderilor de gaze, pierderile de gaze să nu depășească limitele maxime admisibile precizate la subpct. 17.1.9^{2.3} și 17.1.9^{2.4}.

17.1.9^{2.11} Operatorii economici care întrețin sau repară sisteme de climatizare ce conțin gaze cu efect de seră cu fluor nu vor mai reumple aceste sisteme cu astfel de gaze în cazul în care s-a constatat o pierdere anormală de gaze decât după repararea corespunzătoare a sistemului.

Subpunctele 17.1.9¹ și 17.1.9² din [Cap. IV au fost introduse de pct. 66 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

17.1.9^{2.12}. Începând cu 5 ianuarie 2008, se aplică prevederile Regulamentului (CE) nr. 706/2007 de stabilire a dispozițiilor administrative pentru omologarea CE de tip a vehiculelor și a unui test armonizat pentru măsurarea scurgerilor provenite de la anumite sisteme de climatizare.

Subpunctul 17.1.9^{2.12} din [Cap. IV a fost introdus de pct. 40 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

17.2 Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, 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](#) modificata 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;

17.2.2.1 Începând cu 1 ianuarie 2007 nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți care respectă prevederile [Directivei 97/24/CEE](#) cap. 7, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) ;

17.2.2.2 Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 97/24/CEE](#) cap. 7, modificată prin [Directiva 2006/27/CE](#) . Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.

Subpunctul 17.2.2 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 67 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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 sau omologarea CE de tip, după caz, 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](#) modificata de [directiva 2001/3/CE](#) .

17.3.1¹ Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind mersul înapoi prevăzute în [Directiva 79/533/CEE](#) anexa II, modificată prin [Directiva 1999/58/CE](#) .

Subpunctul 17.3.1¹ din [Cap. IV a fost introdus de pct. 68 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#) , publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

17.3.2. Abrogat.

Subpunctul 17.3.2. a fost introdus pct. 57 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Subpunctul 17.3.2. din [Cap. IV a fost abrogat de pct. 41 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

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

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

18. Alte condiții privind omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, 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 prin [Directiva 95/54/CE](#) ;

18.1.1.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, subansamblurile electrice și electronice pentru vehiculele din categoriile M, N și O, ca și componente și entități tehnice, trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în [Directiva 72/245/CEE](#) , modificată prin [Directiva 2004/104/CE](#) (anexele I-X) și prin [Directiva 2005/83/CE](#) (anexele I, VI, VII, VIII, IX și X);

18.1.1.2 Începând cu 1 ianuarie 2009, la introducerea pe piață, subansamblurile electrice și electronice pentru vehiculele din categoriile M, N și O, ca și componente și entități tehnice, trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio, prevăzute în [Directiva 72/245/CEE](#) , modificată prin [Directiva 2004/104/CE](#) (anexele I-X).

Subpunctele 18.1.1.1., 18.1.1.2 și 18.1.1.3 au fost introduse de pct. 58 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Subpunctul 18.1.1 din [Cap. IV a fost modificat de pct. 69 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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](#) modificata de [directiva 95/56/CE](#) ;

18.1.2.1 La vanzare 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](#) modificata de [directiva 95/56/CE](#) ;

18.1.4. Limitatoarele de viteză și sistemele integrate de limitare a vitezei pentru autovehiculele din categoriile N(2), N(3), M(2) și M(3) trebuie să respecte, la omologare și introducerea pe piață, condițiile tehnice prevăzute în [Directiva 92/24/CEE](#), modificată prin [Directiva 2004/11/CE](#);

Subpunctul 18.1.4 al secțiunii 18 a [cap. IV](#) a fost modificat de pct. 22 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Subpunctul 18.1.4. a fost modificat de pct. 59 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

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 GNC 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.

18.1.10. Abrogat.

Subpunctul 18.1.10. a fost introdus de pct. 60 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Subpunctul 18.1.10 din [Cap. IV](#) a fost abrogat de pct. 42 din anexa la [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

Cap. V Vehicule exceptate de la procedura de omologare națională de tip a întregului vehicul sau de la anumite prevederi aplicabile la omologarea națională de tip a întregului vehicul

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

Cap. VI a devenit [cap. V](#) prin renumerotarea făcută de pct. 23 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Titlul acestui capitol a fost modificat de pct. 24 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Titlul [Cap. V](#) a fost modificat de pct. 61 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Cap. V este reprodus astfel cum a fost modificat de pct. 62 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

1. La cererea producătorului, a reprezentantului sau sau a importatorului, RAR poate să facă excepție de la aplicarea prevederilor uneia sau mai multor condiții tehnice specifice precizate în prezentele reglementări, în vederea omologării naționale de tip a întregului vehicul pentru:

1.1. Vehicule care sunt fabricate în serie mică

1.1.1. Numărul de vehicule al unei familii de tipuri pentru care se poate aplica anual exceptarea respectivă 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 automacaralele mobile, limita este de 20 de unități.

**) Numărul 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. Atunci când este acordată o derogare în conformitate cu prezentul subpunct 1.1, RAR 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. RAR poate, în limitele precizate mai jos și pentru o perioadă limitată, să permită eliberarea CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării pentru vehiculele conforme cu un tip de vehicul pentru care omologarea națională de tip a întregului vehicul nu mai este valabilă. Această dispoziție se aplică numai vehiculelor rutiere care la data expirării omologării naționale de tip a întregului vehicul se aflau pe teritoriul României.

Subpunctul 1.2.1 a fost modificat de pct. 70 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Subpunctul 1.2.1 din [Cap. V a fost modificat de pct. 43 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

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 națională de tip a întregului vehicul 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 națională de tip a întregului vehicul și-a pierdut valabilitatea;

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

1.2.3. Numărul maxim de vehicule complete, de bază, incomplete sau completate, pentru care se poate aplica exceptarea respectivă, este:

1.2.3.1. pentru vehiculele din categoriile M, N și O [cu excepția autovehiculelor din categoria M(1)], numărul maxim de vehicule de un tip sau mai multe tipuri nu trebuie să depășească 30% din numărul de vehicule de toate tipurile respective cărora li s-a eliberat CIV în vederea înmatriculării în cursul anului precedent. Dacă acest procent de 30% reprezintă mai puțin de 100 de vehicule, se poate autoriza eliberarea CIV pentru maximum 100 de vehicule;

1.2.3.2. pentru vehiculele din categoria L, numărul maxim de vehicule de un tip sau mai multe tipuri nu trebuie să depășească 10% din numărul de vehicule de toate tipurile respective cărora li s-a eliberat CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării în cursul anului precedent. Dacă acest procent de 10% reprezintă mai puțin de 100 de vehicule, se poate autoriza eliberarea CIV pentru maximum 100 de vehicule;

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 cărora li s-a eliberat CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării în cursul ultimilor 2 ani precedenți, fără ca acest număr să fie mai mic de 20.

Subpunctul 1.2.3 din [Cap. V a fost modificat de pct. 44 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

1.3. Vehicule sau produse care sunt concepute conform unor tehnologii sau principii ce nu sunt compatibile cu cerințele uneia sau mai multor condiții tehnice specifice precizate în prezentele reglementari

Cererea de derogare trebuie să conțină motivele pentru care tehnologiile sau concepțiile respective fac ca vehiculul ori produsul să nu îndeplinească cerințele uneia sau mai multor condiții tehnice specifice.

2. RAR poate excepta de la prevederile prezentelor reglementari privind emisiile poluante autovehiculele speciale care efectuează lucrări în afara localităților, cum sunt cele utilizate în industria petrolului și care se deplasează pe drumurile publice numai la și de la locul de muncă, acestea trebuind să respecte prevederile privind emisiile poluante în vigoare aplicabile la tractoarele agricole sau forestiere, pe baza unor documente oficiale care justifică aceasta utilizare.

3. RAR poate excepta de la unele prevederi ale prezentelor reglementari, inclusiv ale celor referitoare la transportul de persoane, vehiculele a căror destinație nu permite respectarea prevederilor respective, cum sunt cele destinate forțelor armate, protecției civile, pompierilor sau forțelor responsabile pentru menținerea ordinii publice, pe baza unor documente oficiale care justifică aceasta utilizare.

4. În limitele numerice prevăzute la subpct. 1.2.3, Ministerul Transporturilor poate acorda exceptări de la unele prevederi ale prezentelor reglementări, cu condiția impunerii unor dispoziții adecvate, astfel încât să nu fie afectate în mod semnificativ siguranța rutieră și protecția mediului.

Punctul 4 din [Cap. V a fost introdus de pct. 45 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

Cap. VI Dispoziții finale

Cap. VII a devenit [cap. VI prin renumerotarea făcută de pct. 29 din anexa la ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Cap. VI este reprodus astfel cum a fost modificat de pct. 63 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

1. În conformitate cu legislația națională privind circulația pe drumurile publice din România, autovehiculele trebuie să fie dotate la punerea în circulație cu:

- trusă medicală, care să respecte prevederile legale în vigoare;
- două triunghiuri reflectorizante, omologate în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 27 CEE-ONU;
- stingător de incendiu, care să respecte prevederile legale în vigoare.

Aceste dotări vor fi amplasate în autovehicul într-un spațiu în care să nu prezinte risc de rănire pentru conducătorul autovehiculului sau pentru pasageri în caz de impact ori frânare bruscă (de exemplu: spațiul destinat bagajelor, spații prevăzute cu sistem de închidere din interiorul sau exteriorul cabinei, spații special amenajate etc.).

Punctul 1 din [Cap. VI a fost modificat de pct. 46 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

1[^]1 Prin excepție de la prevederile pct. 2, cap. II, secț. I, de la data aderării României la Uniunea Europeană și până la 31 decembrie 2007, RAR eliberează CIV în vederea înmatriculării pentru autovehiculele din categoria M(1), în baza omologării naționale de tip acordate până la 31.12.2006. De asemenea, de la data aderării României la Uniunea Europeană și până la 31 decembrie 2007, se pot acorda extinderi ale acestor omologări în cazul în care prezentele reglementări prevăd intrarea în vigoare în această perioadă a unor noi prevederi aplicabile în vederea primei înmatriculări sau vânzări pentru aceste autovehicule.

Punctul 1[^]1 din [Cap. VI a fost introdus de pct. 71 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

2. Prezentele reglementări vor fi revizuite periodic în funcție de evoluția legislației comunitare în domeniu și a acordurilor de la Geneva.

3. Abrogat.

Punctul 3 din [Cap. VI a fost modificat de pct. 72 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Punctul 3 din [Cap. VI a fost abrogat de pct. 47 din anexa la ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

4. Anexele nr. 1 -10 fac parte integrantă din prezentele reglementări.

Punctul 4 din [Cap. VI a fost modificat de pct. 73 din anexa la ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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 L - AUTOVEHICULE CU DOUĂ SAU TREI ROȚI

1.1. Categoria L1e - Moped, respectiv vehicule cu două roți a căror viteză maximă constructivă nu depășește 45 km/h și echipate cu un motor:

- cu o cilindree de cel mult 50 cmc dacă este un motor cu ardere internă, sau
- cu o putere netă continuă maximă de cel mult 4 kW dacă este un motor electric.

1.2. Categoria L2e - Moped, respectiv vehicule cu trei roți a căror viteză maximă constructivă nu depășește 45 km/h și echipate cu un motor:

- cu o cilindree de cel mult 50 cmc dacă este un motor cu ardere internă cu aprindere prin scânteie, sau
- cu o putere maximă netă de cel mult 4 kW dacă este un alt motor cu ardere internă sau
- cu o putere netă continuă maximă de cel mult 4 kW dacă este un motor electric.

1.3. Categoria L3e - Motociclete, respectiv vehicule cu două roți fără ataș, echipate cu un motor cu o cilindree mai mare de 50 cmc dacă este un motor cu ardere internă și/sau a căror viteză maximă constructivă depășește 45 km/h.

1.4. Categoria L4e - Motociclete, respectiv vehicule cu două roți cu ataș, echipate cu un motor cu o cilindree mai mare de 50 cmc dacă este un motor cu ardere internă și/sau a căror viteză maximă constructivă depășește 45 km/h.

1.5. Categoria L5e - Mototricicluri, respectiv vehicule prevăzute cu trei roți simetrice și echipate cu un motor cu o cilindree mai mare de 50 cmc dacă este un motor cu ardere internă și/sau a căror viteză maximă constructivă depășește 45 km/h,

1.6. Categoria L6e - Cvadricluri ușoare, respectiv autovehicule cu patru roți a căror masă la gol este de cel mult 350 kg, exclusiv masa acumulatorilor în cazul vehiculelor cu tracțiune electrică, având viteza maximă constructivă de cel mult 45 km/h și echipate cu un motor:

- cu o cilindree de cel mult 50 cmc dacă este un motor cu ardere internă cu aprindere prin scânteie, sau
- cu o putere maximă netă de cel mult 4 kW dacă este un alt motor cu ardere internă, sau
- cu o putere netă continuă maximă de cel mult 4 kW dacă este un motor electric.

Aceste vehicule trebuie să corespundă condițiilor tehnice aplicabile mopederelor cu trei roți din categoria L2e, cu excepția cazurilor când prin condițiile tehnice existente se prevede altfel.

1.7. Categoria L7e - Cvadricluri, respectiv autovehicule cu patru roți, altele decât cvadriclurile ușoare, având masa la gol 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 maximă netă este de cel mult 15 kW.

Aceste vehicule trebuie să corespundă condițiilor tehnice aplicabile mototriclurilor din categoria L5e, cu excepția cazurilor când prin condițiile tehnice existente se prevede altfel.

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.

Punctul 1 din secțiunea A din anexa 1 a fost modificat de pct. 74 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

Prin masa maxima se înțelege masa maxima tehnic admisibila.

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 afara scaunului conducătorului, cel mult opt locuri pe scaune

2.2. Categoria M(2) - Vehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri, care au, în afara 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 afara 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 conducatorul, se definesc urmatoarele trei clase:

Clasa I: vehicule prevăzute cu suprafete destinate pasagerilor în picioare și permitand deplasari frecvente ale pasagerilor.

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

Clasa III: vehiculele destinate exclusiv pentru transportul pasagerilor asezati.

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 conducatorul, se definesc urmatoarele doua clase:

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

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

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

Prin masa maxima se înțelege masa maxima tehnic admisibila.

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

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

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

3.4. În cazul unui vehicul tractor destinat să tracteze o semiremorcă sau o remorcă cu axa centrală, masa care se ia în considerare la clasificarea vehiculului este masa proprie a vehiculului tractor, la care se adaugă masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime cu care semiremorcă sau remorcă cu axa centrală încarcă vehiculul tractor și, eventual, masa 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 masa maximă se înțelege masa 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, masa 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 masa maximă se înțelege masa 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 gardă la sol de cel puțin 250 mm;
- să aibă între axe, o gardă la sol de cel puțin 300 mm;
- să aibă sub axa spate, o gardă 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.*)

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

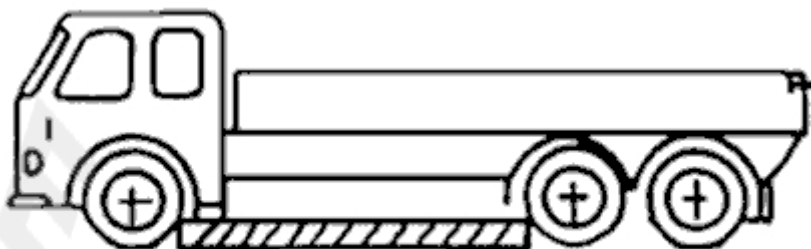
5.4.2. Autovehiculele, altele decât cele menționate la pct. 5.4.1, trebuie să fie încărcate la masa maximă tehnic admisibilă, declarată de constructor.

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 schițe pentru garda la sol.

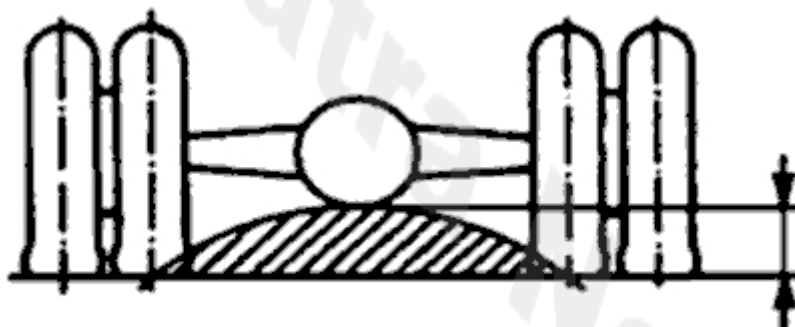
5.5.1. Prin garda la sol între axe se înțelege cea mai mică distanță între planul de sprijin și punctul fix cel mai coborât al vehiculului. Axele multiple se consideră ca fiind cu o singură axă.



GARDA LA SOL ÎNTRE AXE

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 patrundă în segmentul hășurat al graficului. Dacă este cazul se va indica garda la sol a mai multor axe, în ordinea amplasării acestora, de exemplu 280/250/250.



GARDA LA SOL SUB O AXĂ

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. VEHICULE SPECIALE

Se înțelege prin vehicul special un vehicul din categoria M, N sau O, utilizat pentru transportul de persoane sau de mărfuri și care îndeplinește o funcție specifică ce necesită adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale.

Ultima propoziție a punctului 6 al secțiunii A, anexa 1 a fost eliminată de pct. 30 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Primul alineat al punctului 6 de la secțiunea A, anexa 1 a fost modificat de pct. 75 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#)

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 rabaterea scaunelor;
- spațiu pentru bucatărie;
- facilități pentru depozitare.

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

6.2 Prin vehicul blindat se înțelege un vehicul conceput pentru protecția persoanelor și/sau a marfurilor pe care le transportă și care satisface exigentele aplicabile blindajelor antiglonț.

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

6.4. Prin autovehicul funerar se înțelege un autovehicul din categoria M destinat transportului de persoane decedate și echipat special în acest scop.

6.5. Se înțelege prin rulota o remorcă care poate servi drept locuință.

6.6. Se înțelege prin automacară mobilă un autovehicul special din categoria N(3) care nu este echipat pentru transportul de marfuri și care este dotat cu o macară 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.

Subpunctul 6.2. a fost modificat de pct. 64 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Subpunctul 6.4. a fost modificat de pct. 65 din anexa la [ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

7. Categoria T și C - TRACTOARE AGRICOLE SAU FORESTIERE

Tractor agricol sau forestier - orice vehicul cu motor, cu roți sau șenile, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă egală sau mai mare de 6 km/h, a cărei funcție principală rezultă din puterea sa de tracțiune și care este conceput în special pentru a tracta, împinge, purta sau acționa anumite utilaje interschimbabile destinate lucrărilor agricole sau forestiere ori tractării remorcilor agricole sau forestiere; el poate fi adaptat pentru transportul unei sarcini în contextul unei activități agricole sau forestiere și/sau poate fi echipat cu scaune pentru persoane (însoțitori).

7.1. - TRACTOARE AGRICOLE SAU FORESTIERE CU ROȚI (categoria T)

7.1.1. Categoria T1: - tractoare cu roți, a căror viteză maximă constructivă nu depășește 40 km/h, al căror ecartament minim al axei cea mai apropiată de conducător este egal sau mai mare de 1.150 mm, cu masa proprie mai mare de 600 kg și cu garda la sol mai mică sau egală cu 1.000 mm.

În cazul tractoarelor la care poziția conducătorului este reversibilă (scaun și volan reversibile), axa cea mai apropiată de conducător este axa care este echipată cu anvelopele cu cel mai mare diametru;

7.1.2. Categoria T2: - tractoare cu roți, a căror viteză maximă constructivă nu depășește 40 km/h, al căror ecartament minim este mai mic de 1.150 mm, cu masa proprie mai mare de 600 kg și cu garda la sol mai mică sau egală cu 600 mm.

Totuși, dacă înălțimea centrului de greutate al tractorului (măsurată în raport cu solul, în conformitate cu ISO 789-6:1982), raportată la media ecartamentelor minime ale fiecărei axe, este mai mare de 0,90, viteza maximă constructivă este limitată la 30 km/h;

7.1.3. Categoria T3: - tractoare cu roți, a căror viteză maximă constructivă nu depășește 40 km/h, iar masa proprie este mai mică sau egală cu 600 kg;

7.1.4. Categoria T4: tractoare speciale cu roți, a căror viteză maximă constructivă nu este mai mare de 40 km/h;

7.1.4.1. Categoria T4.1 (tractoare cu gardă la sol mare) - tractoare concepute pentru a lucra în culturi înalte liniare, de exemplu, culturile de viță de vie. Ele sunt caracterizate de un șasiu (sau o parte de șasiu) supraînălțat, astfel încât să poată circula paralel cu rândurile de cultură, cu roțile din dreapta și stânga de o parte și de alta a unui sau mai multor rânduri. Ele sunt concepute pentru a purta sau a folosi utilaje care pot fi fixate în față, între axe, în spate sau pe o platformă. Atunci când tractorul se află în poziție de lucru, garda la sol, măsurată în planul vertical al rândurilor de cultură, este mai mare de 1.000 mm. Atunci când înălțimea centrului de greutate al tractorului (măsurată în raport cu solul și folosind anvelopele cu care este echipat în mod normal, în conformitate cu ISO 789-6:1982), împărțită la media ecartamentelor minime ale tuturor axelor este mai mare de 0,90, viteza maximă constructivă nu trebuie să depășească 30 km/h;

7.1.4.2. Categoria T4.2 (tractoare cu lățime mare) - tractoare caracterizate prin dimensiunile lor mari, destinate în principal lucrărilor pe suprafețe agricole mari;

7.1.4.3. Categoria T4.3 (tractoare cu gardă la sol mică) - tractoare cu patru roți motoare, ale căror echipamente interschimbabile sunt destinate utilizării în domeniul agricol sau forestier, caracterizate printr-un șasiu portant, echipate cu una sau mai multe prize de forță și care au o masă maximă tehnic admisibilă nu mai mare de 10 tone și al căror raport între această masă și masa proprie maximă este mai mic de 2,5. În plus, centrul de greutate al acestor tractoare (măsurat în raport cu solul și utilizând anvelopele cu care sunt echipate în mod normal, în conformitate cu ISO 789-6:1982) este mai mic de 850 mm

7.1.5. Categoria T5: tractoare cu roți, a căror viteză maximă constructivă este mai mare de 40 km/h.

7.2. - TRACTOARE AGRICOLE SAU FORESTIERE CU ȘENILE (categoria C)

7.2.1. Tractoare cu șenile a căror mișcare și direcție sunt asigurate de șenile, ale căror categorii C1 până la C5 sunt definite prin analogie cu categoriile T1 până la T5, iar categoria C4.1 (tractoare cu șenile cu gardă la sol mare) se definește prin analogie cu categoria T4.1

Punctul 7 de la secțiunea A, anexa 1 a fost modificat de pct. 76 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

8. Categoria R - REMORCI AGRICOLE SAU FORESTIERE

Remorcă agricolă sau forestieră - orice remorcă, destinată în principal transportării de sarcini și concepută pentru a fi trasă de un tractor în scopuri agricole sau forestiere; remorcile la care o parte din încărcătură este suportată de către vehiculul tractor intră în această categorie; este asimilat unei remorci agricole sau forestiere orice vehicul cuplat la un tractor și având un utilaj încorporat permanent dacă raportul între masa maximă tehnic admisibilă și masa la gol a acestui vehicul este mai mare sau egal cu 3, și dacă acest vehicul nu este conceput pentru procesarea de materiale;

8.1. Categoria R1: remorci la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mică sau egală cu 1.500 kg;

8.2. Categoria R2: remorci la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 1.500 kg și mai mică sau egală cu 3.500 kg;

8.3. Categoria R3: remorci la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 3.500 kg și mai mică sau egală cu 21.000 kg;

8.4. Categoria R4: remorci la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 21.000 kg.

8.5. Fiecare categorie de remorcă este indicată și prin una din literele "a" sau "b" în funcție de viteza pentru care remorca a fost concepută:

- "a" pentru remorcile concepute pentru o viteză mai mică sau egală cu 40 km/h,

- "b" pentru remorcile concepute pentru o viteză mai mare de 40 km/h.

8.5.1. Exemplu: Rb3 este o categorie de remorci la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axă este mai mare de 3.500 kg și mai mică sau egală cu 21.000 kg și care este concepută pentru a fi tractată de un tractor din categoria T5.

Punctul 8 de la secțiunea A, anexa 1 a fost introdus de pct. 77 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

9. Categoria S - UTILAJE TRACTATE INTERSCHIMBABILE

Utilaj tractat interschimbabil - orice dispozitiv utilizat în agricultură sau în activități forestiere, conceput pentru a fi tras de un tractor și care modifică funcția acestuia sau îi adaugă o nouă funcție; el mai poate include în plus o platformă de încărcare concepută și realizată pentru a primi utilaje și dispozitive necesare executării diferitelor activități, precum și pentru stocarea temporară a materialelor produse sau necesare în timpul lucrului; este asimilat unui utilaj tractat interschimbabil orice vehicul agricol sau forestier destinat a fi tractat de un tractor și având un utilaj încorporat permanent sau conceput pentru procesare de materiale, dacă raportul între masa maximă tehnic admisibilă și masa la gol a acestui vehicul este mai mic de 3.

9.1. Categoria S1: utilaje tractate interschimbabile, destinate unei utilizări agricole sau forestiere, la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mică sau egală cu 3500 kg.

9.2. Categoria S2: utilaje tractate interschimbabile, destinate unei utilizări agricole sau forestiere, la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 3.500 kg.

9.3. Fiecare categorie de utilaj tractat interschimbabil este indicată și prin una din literele "a" sau "b", în funcție de viteza pentru care utilajul a fost conceput:

- "a" pentru utilaje tractate interschimbabile concepute pentru o viteză mai mică sau egală cu 40 km/h,

- "b" pentru utilaje tractate interschimbabile concepute pentru o viteză mai mare de 40 km/h.

9.3.1. Exemplu: Sb2 este o categorie de utilaje interschimbabile tractate la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 3.500 kg și care sunt concepute pentru a fi tractate de un tractor din categoria T5.

Punctul 9 de la secțiunea A, anexa 1 a fost introdus de pct. 77 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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, coupe, etc.);
- motorul:

- principiul de funcționare (pct. 3.2.1.1 din anexa III la [Directiva 70/156/CEE](#) ;
- 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](#) .

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

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

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

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

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor;
- categoria vehiculului;
- caracteristicile esențiale privitoare la construcție și concepție:
- sasiu/caroserie cu structura autoportantă, cu/fără etaj, articulat/nearticulat (diferențe evidente și fundamentale);
- numărul de axe.
- motorul (cu ardere internă/electric/hibrid)

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

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

- principiul de funcționare (punctul 3.2.1.1 din anexa III din [Directiva 70/156/CEE](#) ,
- numărul și dispunerea cilindrilor,
- pentru o aceeași variantă diferențele de putere nu pot fi mai mari de 50% (cea mai ridicată putere este de cel mult 1,5 ori mai mare decât cea mai scăzută putere);
- pentru o aceeași variantă diferențele de cilindree nu pot fi mai mari de 50% (cea mai mare cilindree este de cel mult 1,5 ori mai mare decât cea mai mică cilindree).
- amplasare (față, centru, spate).
- pentru o aceeași variantă diferențele de masă maximă tehnic admisibilă nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare masă este de cel mult 1,2 ori mai mare decât cea mai mică masă)
- axe motoare (număr, amplasare, interconectare),
- axe directoare (număr și amplasare),

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

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](#) ,
 - 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](#) .

Punctele 1, 2, 3 de la secțiunea B din anexa 1 au fost modificate de pct. 78 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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:
 - șasiu/structura autoportantă (diferențe evidente și fundamentale),
 - număr de axe,
 - remorca cu protap/semiremorca/remorca cu axa centrală,
 - tipul sistemului de frânare: (fără frâne/frânare prin inerție/frânare 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 exploatare a vehiculului.

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

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

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor;
- categoria vehiculului (moped categoria L1e, moped categoria L2e, etc.);
- șasiul, 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 functionare 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 functionare (pentru motoare electrice)
- tipul cutiei de viteze (manuală, automată, etc.).

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

a) o singură valoare declarată pentru:

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

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

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).

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

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

versiune a unei variante: tractoare realizate din combinații de elemente care figurează în dosarul de omologare conform anexei I la [Directiva 2003/37](#).

*) 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.

Definiția versiunii unei variante de la punctul 7, secțiunea B din anexa 1 a fost modificată de pct. 79 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

8. În ceea ce privește remorcile agricole sau forestiere, precum și utilajele tractate interschimbabile se înțelege prin:

tip - remorci, respectiv utilaje tractate interschimbabile 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 grindă/șasiu cu lonjeroane/șasiu articulat (diferențe evidente și fundamentale);

■ axe (număr)

variantă - remorci, respectiv utilaje tractate interschimbabile de un tip identic cel puțin cu privire la următoarele aspecte esențiale:

- axe directoare (număr, amplasare, interconectare);
- masa maximă să nu difere cu mai mult de 10%;
- axe frânate (număr).

Punctul 8 de la secțiunea B din anexa 1 a fost introdus de pct. 80 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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 decat cele menționate la AA - AC, care sunt utilizate pentru transportul de pasageri și al bagajelor acestora sau de marfuri, în același compartiment. Totuși, dacă acest vehicul îndeplinește cele două 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 placi 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 admisibila (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 coborata fără etaj

CF cu podea coborata cu etaj

CG articulat cu podea coborata fără etaj

CH articulat cu podea coborata 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 coborata fără etaj

CN cu podea coborata cu etaj

CO articulat cu podea coborata fără etaj

CP articulat cu podea coborata 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 coborata 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 marfuri. 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 importantă vehiculului tractor sau axei de tractare

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

- este echipat cu un dispozitiv de cuplare care are o mobilitate verticală (în raport cu remorcă);
- nu transmite o sarcină importantă vehiculului tractor (mai puțin de 100 daN)

O semiremorcă cuplata la o axă de tractare este considerată remorcă cu protap articulată.

DC Remorcă cu axa centrală: remorcă 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 reglementari

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 reglementari 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 reglementari

LISTA REGLEMENTARILOR

care se aplică la omologarea vehiculelor

rutiere, sistemelor, componentelor și entitatilor tehnice

A. Autovehicule și remorcile acestora

A1. Reglementari care se bazeaza pe prevederile directivelor CE sau regulamentelor CEE - ONU**) echivalente

**) Sintagma "ECE-UN" a fost inlocuita 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.

Tabelul 1 de la anexa 2 la reglementari a fost renumerotat în tabelul A1, conform pct. 81 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Font 7

Obiectul omologării	Directive ale Uniunii Europene														Regula- mente
	Directiva de baza	Ultima modific. aplica	Categoriile de vehicule la care se aplică												CEE-ONU (nr.**)
			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 2007/34	X	X	X	X	X	X							51***)
1. Amortizoare zgomot de schimb	70/157	1999/101 2007/34	X	X	X	X	X	X							59
2. Emisii poluante*****)	70/220	2001/1 2001/100 2002/80 2003/76	X	X	X	X	X	X							83
2. Catalizatori de inlocuire*****)	70/220	98/77 2002/80	X	X	X	X	X	X							103
3. Dispozitive protecție spate	70/221	2000/8 2006/20	X	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							67
3. Rezervoare carburant (GNC)	70/221	2000/8	X	X	X	X	X	X							110
4. Placi de inmatriculare spate	70/222	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
5. Echipamente de direcție	70/311	1999/7	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	79
6. Balamale și incuietori pentru uși *****)	70/387	2001/31	X			X	X	X							11
7. Avertizoare acustice	70/388	87/354	X	X	X	X	X	X							28
8. Vizibilitatea inapoi Dispozitive pentru vizibilitate indirecta *****)	71/127 2003/97	88/321 2005/27	X	X	X	X	X	X							46 46
9. Franarea	71/320	98/12	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	13
9. Franarea	71/320	98/12	X												13 H
9. Garnituri de frane de inlocuire *****)	71/320 2002/78	98/12		X	X		X			X	X				90
10. Suprimarea parazitilor radio- electrici*****))	72/245	95/54 2004/104 2005/49 2005/83	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	10
11. Emisii poluante vizibile la motoarele diesel	72/306	97/20 2005/21	X	X	X	X	X	X							24
12. Amenajarea interioara a vehiculelor	74/60	2000/4	X												21

13. Dispozitive antifurt (*****))	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X								18
																116
13. Dispozitiv de imobilizare (*****))	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X								97
																116
13. Sisteme de alarma (*****))	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X								97
																116
14. Comportarea dispozitivului de direcție în caz de impact	74/297	91/662	X													12
15. Scaune, ancoraje scaune, rezematoare de cap (*****))	74/408	96/37 2005/39	X	X	X	X	X	X								17(M,N)
																Nota- M(2), care obiec- tul R 80
15. Scaune, ancoraje scaune, rezematoare de cap (*****))	74/408	96/37 2005/39					X	X								80(M(2) M(3))
16. Proeminente exterioare	74/483	87/354 2007/15	X													26
17. Vitezometru și mersul înapoi	75/443	97/39	X	X	X	X	X	X								39
18. Placi de identificare	76/114	87/354	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		-
19. Ancoraje centuri de siguranță (*****))	76/115	96/38 2005/41	X	X	X	X	X	X								14
20. Instalarea echipamentelor de iluminare și semnalizare luminoasă	76/756	97/28 2007/35	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		48
21. Catadioptri	76/757	97/29	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		3
22. Lampi de gabarit, lampi de poziție laterale, față și spate, lampi de franare	76/758	97/30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		7
22. Lampi pentru circulație diurnă (*****))	76/758	97/30	X	X	X	X	X	X								87
22. Lampi de contur	76/758	97/30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		91
23. Lampi indicatoare de direcție	76/759	1999/15	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		6
24. Dispozitive de iluminare a placii de înmatriculare spate	76/760	97/31	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		4
25. Faruri echipate cu becuri cu incandescență R(2) și HS(1)	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								1 112
25. Faruri capsulate (sealed beam)	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								5
25. Faruri echipate cu becuri cu incandescență 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								8 112
25. Faruri echipate cu becuri cu incandescență cu halogen [H(4)]	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								20 112
25. Faruri capsulate cu halogen	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								31
25. Becuri cu incandescență destinate utilizării la echipamente de iluminat omologate	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								37
25. Faruri echipate cu surse de lumina cu descarcare în gaz	76/761	1999/17	X	X	X	X	X	X								98

25. Surse luminoase cu descarcare 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 staționare	77/540	1999/16	X	X	X	X	X	X	X								77
31. Centuri de siguranță (*****))	77/541	2000/3 2005/40	X	X	X	X	X	X	X								16
31. Dispozitive de retenție pentru copii (*****))	77/541	2000/3 2005/40	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								121 (ON)
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. Sisteme de încălzire (*****))	2001/56	2004/78 2006/119	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	122
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 2004/3	X			X											101
40. Puterea motorului	80/1269	1999/99	X	X	X	X	X	X	X								85
41. Emisiile motoarelor diesel (*****))	88/77 2005/55	1999/96 2001/27 2005/78 2006/51	X	X	X	X	X	X	X								49 49 (ON)
42. Dispozitive de protecție laterală	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	X	X	43
46. Pneuri, autovehicule și remorci (*****))	92/23	2001/43 2005/11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	30[M(1)] 0(1), 0(2)]
46. Pneuri, autovehicule comerciale și remorci (*****))	92/23	2001/43 2005/11		X	X	X	X	X				X	X				54
46. Roti de rezerva de uz temporar (*****))	92/23	2001/43 2005/11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	64 [M(1)]

46. Zgomot produs de anvelope *****)	92/23	2001/43	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	117
		2005/11												
47. Limitatoare de viteză *****)	92/24	2004/11		X	X		X	X						89
48*). Mase și dimensiuni altele decat la autoturisme	97/27	2003/19		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	55
			(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)						
51. Comportarea la foc *****)	95/28	-			X									118
52. Autobuze *****)	2001/85	-		X	X									107
52 Abrogat														
52 Abrogat														
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
56. Vehicule pentru transportul marfurilor periculoase*****)	98/91	-				X	X	X	X	X	X	X	X	105
						(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	
57. Dispozitive antiîmpănare față	2000/40	-				X	X							93
58. Protecția pietonilor *****)	2003/102	-	X			X								
			(6)			(6)								
						(7)								
59. Reciclabilitate	2005/64	-	X			X								-
60. Sisteme de protecție frontală	2005/66	-	X			X								-
			(*)											
61. Sisteme de climatizare	2006/40	R 706/ 2007	X			X								-
						(8)								

X Directiva aplicabila

(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 spălare 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 marfuri 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 sau 110.

(6) A caror masă maximă tehnic admisibilă nu depășește 2,5 tone.

(7) Care provin din autovehicule din categoria M(1).

(*) A caror masa maxima tehnic admisibila nu depăşeşte 3,5 tone

(8) Numai pentru vehiculele din categoria N(1) clasa I (definita în conformitate cu prevederile primului tabel de la pct. 5.3.1.4 al anexei I la [Directiva 98/69/CE](#) de modificare a [Directivei 70/220/CEE](#)).

Nota de subsol (5), tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 37 şi 38 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Notele de subsol (6) şi (7), tabelul 1, secţiunea A au fost introduse de pct. 39 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

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

*) Pozitia 48, ultima coloana din tabelul 1, secţiunea A a anexei 2 a fost modificata 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 secţiunea A a anexei 2 a fost modificata 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 secţiunea 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 secţiunea A a anexei 2 a fost abrogata de pct. 18 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

*****) Pozitia 2., coloana a treia, tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 19 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

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

*****) Pozitia 9., coloana a treia, tabelul 1, secţiunea A a fost completata de pct. 21 din anexa la [ORDINUL nr. 1.356 din 27 iulie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 744 din 17 august 2004.

Pozitia 9., tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 34 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

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

*****) Pozitia 6, coloana a treia, tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 32 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

*****) Pozitia 8, tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 33 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

*****) Pozitia 47, tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 35 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

*****) Pozitia 57, tabelul 1, secţiunea A a fost introdusa de pct. 36 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

*****) Pozitia nr. 10, tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 70 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

*****) Pozitia nr. 13 -Dispozitive antifurt - , tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 71 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

*****) Pozitia nr. 13 - Dispozitiv de imobilizare - , tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 72 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

*****) Pozitia nr. 13 - Sisteme de alarma - , tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 73 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

*****) Pozitia nr. 36, tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 74 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006; modificata de pct. 82 din anexa din [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****) Pozitia nr. 39, tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 75 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

*****) Pozitia nr. 46 - Pneuri, autovehicule şi remorci - , tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 76 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

*****) Pozitia nr. 46 - Pneuri, autovehicule comerciale şi remorci - , tabelul 1, secţiunea A a fost modificata de pct. 77 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006; modificata de pct. 82 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****) Pozitia nr. 46 - Roti de rezerva de uz temporar - tabelul 1, secțiunea A a fost modificata de pct. 78 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

*****)Pozitia nr. 46 - Zgomot produs de anvelope - tabelul 1, secțiunea A a fost introdusa de pct. 79 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

*****) Pozitia nr. 51, tabelul 1, secțiunea A a fost modificata de pct. 80 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

*****)Pozitia nr. 52 - Autobuze (mai mult de 22 de persoane) - , tabelul 1, secțiunea A a fost modificata de pct. 81 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006; modificata de pct. 82 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****)Pozitia nr. 52 - Autobuze (cel mult 22 de persoane) - , tabelul 1, secțiunea A a fost modificata de pct. 82 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006; modificata de pct. 82 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****)Pozitia nr. 15 - Scaune, ancoraje scaune, rezematoare de cap, tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 a fost modificata de pct. 82 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****)Pozitia nr. 15 - Scaune, ancoraje scaune, rezematoare de cap, tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 a fost modificata de pct. 82 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****)Pozitia nr. 19 - Ancoraje centuri de siguranță, tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 a fost modificata de pct. 82 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****)Pozitia nr. 22 - Lampi pentru circulatie diurna, tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 a fost modificata de pct. 82 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****)Pozitia nr. 31 - Centuri de siguranță, tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 a fost modificata de pct. 82 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****)Pozitia nr. 31 - Dispozitive de retinere pentru copii, tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 a fost modificata de pct. 82 din anexa din [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****)Pozitia nr. 33 - Identificarea comenzilor, tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 a fost modificata de pct. 82 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

*****)Pozitia nr. 41 - Emisiile motoarelor diesel, tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 a fost modificata de pct. 82 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Pozitiile nr. 55, 56 și 57 din tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 au fost renumerate cu pozitiile 56, 57, 58 conform pct. 83 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Pozitiile nr. 59, 60 și 61 din tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 au fost introduse de pct. 84 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Notele (*) și (8) dela tabelul A1, secțiunea A, anexa 2 au fost introduse de pct. 85 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Pozițiile 1 "Nivel zgomot", 1 "Amortizoare zgomot de înlocuire", 16, 20, 36, 52 "Autobuze (mai mult de 22 persoane)" și 61 din tabelul A1, secțiunea A a anexei 2 au fost modificate de pct. 48 din anexa la [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

Pozițiile 52 "Autobuze (cel mult 22 de persoane)" și 52 "Autobuze cu etaj" din tabelul A1, secțiunea A a anexei 2 au fost abrogate de pct. 49 din anexa la [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

A2. Reglementari care se bazeaza numai pe prevederile regulamentelor ECE - UN

Obiectul omologării	Regulamente
	CEE-ONU nr.
Triunghiuri de presemanalizare	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
Abrogat	
Placi de identificare spate vehicule lente	69
Placi 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 GNC	110
Autovehicule echipate cu instalații de alimentare cu GNC	110
Faruri cu fascicul de intalnire simetric	113
Airbag de inlocuire și volan de inlocuire	114
Faruri de viraj	119*)
Garnituri de frana de inlocuire	90 (ON) (M(1)>3,5t, M(2) > 3,5 t, M(3), N(2), N(3), O(3), O(4), L)
Vehicule electrice cu baterie, construcție, securitate funcțională și degajarea hidrogenului	100 (ON)
Măsurarea consumului de energie electrică și a autonomiei, vehicule echipate cu rețea de energie electrică	101 (ON)
Sisteme speciale de adaptare a autovehiculelor pentru alimentarea cu GPL sau GNC	115
Sisteme adaptabile pentru iluminare frontală (AFS)	123
Roți de schimb	124

ON - se referă numai la omologarea națională a vehiculelor sau a produselor

Tabelul 2, secțiunea A a anexei 2 la reglementari 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.

*) Tabelul 2, secțiunea A a anexei 2 la reglementari a fost completat de pct. 83 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Tabelul 2, secțiunea A, anexa 2 a fost renumerotat cu tabelul A2 conform pct. 86 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Tabelul A2, secțiunea A, anexa 2 a fost completat de pct. 87 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Nota de la tabelul A2, secțiunea A, anexa 2 a fost introdusă de pct. 88 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Poziția "Determinarea vitezei maxime" din tabelul A2, secțiunea A a anexei 2 a fost abrogată de pct. 50 din anexa la [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

Tabelul A2, secțiunea A a anexei 2 a fost completată de pct. 51 din anexa la [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

B1. Reglementări care se bazează pe prevederile directivelor CE/CEE

Font 8

Obiectul omologării	Directive ale Uniunii Europene														
	Directiva de baza	Ultima modificare	Categorii de vehicule la care se aplică												
			CEE (CE)	care se aplica	T1	T2	T3	T	T	T	T5	C	C	R	S
								4,1	4,2	4,3			4,1		
1.1 Masa maximă	74/151 I	98/38 2006/26	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	X	(X)	(X)	
1.2 Placa de înmatriculare	74/151 II	98/38	X	X	X	(X)	(X)	X	X	I	(X)	(X)	(X)		
1.3 Rezervorul de carburant	74/151 III	98/38	X	X	X	X	X	X	X	I	X	-	-		
1.4 Mase - balast	74/151 IV	98/38	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-		
1.5 Avertizor acustic	74/151 V	98/38	X	X	X	X	X	X	X	I	X	-	-		
1.6 Nivel sonor (exterior)	74/151 VI	98/38	X	X	X	(X)	(X)	X	(X)	I	(X)	-	-		
2.1 Viteză maximă	74/152 par. 1	98/89	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-		
2.2 Platforme de încărcare	74/152 par. 2	98/89	X	X	X	(X)	X	(X)	(X)	I	(X)	-	-		
3.1 Oglinzi retrovizoare	74/346	98/40	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	-	-		
4.1 Câmp de vizibilitate și ștergătoare de parbriz	74/347	97/54	X	X	X	(X)	(X)	X	(X)	I	(X)	-	-		
5.1 Sistem de direcție	75/321	98/39	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	D	-	-		
6.1 Compatibilitate electromagnetică	75/322	2001/3	X	X	X	X	X	X	X	I	X	-	-		
7.1 Frânare	76/432	97/54	X	X	X	(X)	X	X	-	(X)	(X)	(X)	(X)		
	71/320	98/12	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-		
8.1 Scaunul însoțitorului	76/763	1999/86	X	-	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-		
9.1 Nivelul sonor(interior)	77/311	97/54 2006/26	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	-	-		
10.1 Protecție în caz de răsturnare	77/536	1999/55	X	-	-	D	X	X	(X)	(X)	D	-	-		
12.1 Scaunul conducătorului	78/764	1999/57	X	X	X	(X)	X	X	(X)	(X)	(X)	-	-		
13.1 Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă	78/933	1999/56 2006/26	X	X	X	(X)	(X)	X	(X)	I	(X)	(X)	(X)		
14.1 Elemente de iluminare semnalizare luminoasă	79/532	97/54	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)		
15.1 Dispozitive de remorca- re și de mers înapoi	79/533	1999/58	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	-	-		
16.1 Protecția în caz de răsturnare (încercări statice)	79/622	1999/40	X	-	-	D	X	X	(X)	I	D	-	-		
17.1 Spațiul de conducere și accesul la postul de conducere	80/720	97/54	X	-	X	(X)	(X)	(X)	(X)	I	(X)	-	-		
18.1 Prize de putere	86/297	97/54	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-		
19.1 Dispozitive de protecție în caz de	86/298	2000/19 2005/67	-	X	-	-	-	-	(X)	I	-	-	-		

răsturnare montate în spate (tractoare cu ecartament îngust)																			
20.1 Amplasarea comenzilor	86/415	97/54	X	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-					
21.1 Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în față (tractoare cu ecartament îngust)	87/402	2000/22 2005/67	-	X	-	-	-	-	-	(X)	I	-	-	-					
22.1 Dimensiuni și mase remorcabile	89/173 I	2000/1	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	(X)	(X)						
22.2 Geamuri	89/173 III	2000/1 2006/26	X	X	X	X	X	X	-	I	X	-	-						
	92/22	2001/92	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-						
22.3 Regulatorul de viteze	89/173 II,1	2000/1	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-						
22.4 Protecția elementelor motorului	89/173 II, 2	2000/1 2006/26	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	-	-						
22.5 Legături mecanice	89/173 IV	2000/1 2006/26	X	X	X	X	(X)	X	(X)	I	X	(X)	(X)						
22.6 Plăci reglementare	89/173 V	2000/1	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	(X)	(X)						
22.7 Legături de frânare cu remorcile	89/173 VI	2000/1	X	X	X	X	(X)	X	(X)	I	X	(X)	(X)						
23.1 Emisii poluante	2000/25	2005/13	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-						
24.1 Anvelope(*1)	[.../...]	-	X	X	X	D	D	D	X	-	-	(X)	(X)						
25.1 Stabilitate(*1)	[.../...]	-	-	-	-	D	-	-	D	-	D	-	-						
26.1 Puncte de ancoraje centuri de securitate(*3)	76/115	96/38 2005/41	X	X	X	-	-	-	X	X	-	-	-						
27.1 Centuri de securitate	77/541	2000/3 2005/40	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-						
28.1 Vitezometru și mers înapoi	75/443	97/39	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-						
29.1 Dispozitive de protecție la împrôșcare	91/226	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	(X)	-						
30.1 Limitator de viteză	92/24	2004/11	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-						
31.1 Dispozitiv de protecție spate(*1)	[.../...]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	D	-						
32.1 Protecție laterală	89/297	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	(X)	-						

X = aplicabilă în starea actuală

(X) = aplicabilă după modificare(*2)

D = necesită o directivă specifică

- = nu se aplică

I = identic cu T în funcție de categorii

(*1) În așteptarea directivelor privind anvelopele, stabilitatea și dispozitivul de protecție spate, absența directivelor specifice privind aceste elemente nu împiedică acordarea omologării de tip a întregului vehicul

(*2) Pentru acordarea omologării CE, parantezele trebuie eliminate

(*3) Numărul minim de puncte de ancorare necesare pentru tractoarele din categoriile T1, T2, T3, C1, C2 și C3 este de doi, după cum este prevăzut în anexa I, apendice 1, din [Directiva 76/115/CE](#) pentru scaunele centrale așezate spre înainte ale autovehiculelor din categoria N(3).

La aceste categorii de tractoare se aplică sarcinile de încercare prevăzute la pct. 5.4.3 și 5.4.4 ale anexei I la această directivă pentru autovehiculele din categoria N(3).

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.

Coloana a 5-a a secțiunii B a anexei 2 a fost abrogată de pct. 40 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Primul tabel de la secțiunea B, anexa 2 a fost modificat de pct. 89 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

B2. Directivele specifice pentru vehiculele rutiere (categoriile M, N și O) și regulamentele CEE-ONU care se pot aplica în locul directivelor specifice pentru tractoare agricole și forestiere prevăzute în tabelul B1

	Obiectul omologării	Directiva de baza	Regulament
		CEE/CE pentru vehicule rutiere	CEE - ONU
1.5	Avertizor acustic	70/388	28
1.6	Nivel sonor (exterior)	70/157	51
4.1	Câmp de vizibilitate și ștergătoare de parbriz	77/649	71
5.1	Sistem de direcție	70/311	79
6.1	Compatibilitate electromagnetică	72/245	10
7.1	Frânare	71/320	13
13.1	Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă	-	86(*1)
14.1	Catadioptri spate	76/757	3
14.1	Lămpi spate	76/758	7
14.1	Lămpi indicatoare de direcție	76/759	6
14.1	Iluminarea plăcii de înmatriculare	76/760	4
14.1	Faruri	76/761	1,8,20,98
14.1	Faruri cu lumină de întâlnire	76/761	1,8,20,98
14.1	Faruri de ceață față	76/762	19
14.1	Lămpi de ceață spate	77/538	38
14.1	Lămpi de mers înapoi	77/539	23
22.2	Geamuri	92/22	43(*2)
23.1	Emisii poluante	88/77 2055/55	49/96(*3)

(*1) Numai pentru elementele instalației existente în directiva relevantă

(*2) Cu excepția parbrizelor din sticlă securit

(*3) Numai în ceea ce privește etapele din directiva relevantă

B3. Corespondența cu codurile standardizate OECD

Rapoartele de încercări (complete) conforme cu codurile OECD de mai jos pot fi utilizate în locul rapoartelor de încercări realizate în conformitate cu directivele specifice corespondente

Numărul corespunzător din tabelul B1 (directive specifice)	Obiect	Cod OECD(*1)
10.1	77/536 Incercări oficiale ale structurilor de protecție ale tractoarelor agricole sau forestiere (încercări	Cod 3

26.1	76/115	dinamice)	
16.1	79/622	Încercări oficiale ale structurilor de protecție ale tractoarelor agricole sau forestiere (încercări statice)	Cod 4
26.1	76/115		
19.1	86/298	Încercări oficiale ale structurilor de protecție montate în spatele tractoarelor agricole sau forestiere cu roți, cu ecartament redus	Cod 7
26.1	76/115		
21.1	87/402	Încercări oficiale ale structurilor de protecție montate în fața tractoarelor agricole sau forestiere cu roți, cu ecartament redus	Cod 6
26.1	76/115		
	D(*2)	Încercări oficiale ale structurilor de protecție ale tractoarelor agricole sau forestiere cu șenile	Cod 8
26.1	76/115		

(*1) Rapoartele de încercări trebuie să fie în conformitate cu decizia C(2005) 1. Echivalența raportului de încercare pentru ancorajele centurilor de siguranță nu poate fi recunoscută decât dacă acestea au fost testate.

(*2) Va face obiectul unei directive specifice

Tabelele B2 și B3 de la secțiunea B din anexa 2 au fost introduse de pct. 90 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

B4. Reglementări care se bazează numai pe prevederile regulamentelor CEE-ONU

Obiectul omologării	Regulamente CEE-ONU nr.
Anvelope pentru vehicule agricole și remorcile acestora	106
Abrogat	

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.

Tabelul 2 al secțiunii B a anexei 2 a fost completat de pct. 84 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Tabelul 2 al secțiunii B a anexei 2 a fost modificat de pct. 91 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Poziția "Măsurarea puterii nete, a momentului net și a consumului specific" din tabelul B4, secțiunea B a anexei 2 a fost abrogată de pct. 52 din anexa la [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

C1. Reglementări care se bazează pe prevederile directivelor CE sau regulamentelor CEE-ONU echivalente

Obiectul omologării	Directive UE		Regulamente CEE -ONU
	Directiva de baza CEE (CE)	Ultima modificare	Nr.
1. Marcă	CONF		
2. Tip/variantă versiune	CONF		
3. Nume și adresă constructor	CONF		
4. Nume și adresă reprezentant al constructorului, dacă este cazul	CONF		
5. Categorie vehicul*)	CONF 2002/24	2005/30	
6. Număr roți și dispunerea lor în cazul vehiculelor cu 3 roți	CONF		
7. Schiță cadru	CONF		

8. Nume și adresă constructor motor (dacă este diferit de cel al vehiculului)	CONF			
9. Marcă și descriere motor	CONF			
10. Tip sistem de aprindere	CONF			
11. Ciclu termic al motorului**)	CONF			
12. Mod de răcire a motorului	CONF			
13. Tip de ungere a motorului**)	CONF			
14. Număr și configurație cilindrii sau statoare (în cazul rotoarelor cu piston rotativ) la motor**)	CONF			
15. Alezaj, cursă, cilindree sau volumul camerelor de ardere (în cazul motoarelor cu piston rotativ) la motor**)	CONF			
16. Diagramă de distribuție a motorului	CONF			
17. Raport de compresie motor	CONF			
18. Moment maxim și putere maximă netă a motorului: - cu aprindere prin comprimare - electric	95/1 CONF	2002/41 2006/27	-	
19. Măsurî împotriva modificărilor neautorizate la mopede și motociclete	97/24, cap. 7	2005/30 2006/27	-	
20. Rezervor de carburant**)	97/24, cap. 6	-	-	
21. Baterie	CONF			
22. Carburator sau alt sistem de alimentare a motorului (tip și marcă**)	CONF			
23. Tensiunea nominală de alimentare	CONF			
24. Generator (tip și putere maximă**)	CONF			
25. Viteză maximă constructivă	95/1	2002/41 2006/27	-	
26. Mase și dimensiuni	93/93	2004/86	-	
27. Dispozitive de cuplare și fixare	97/24, cap. 10	-	-	
28. Măsurî împotriva poluării atmosferice	97/24, cap. 5	2003/77 2005/30 2006/27 2006/72 2006/120	-	
29. Anvelope și montarea lor	97/24, cap. 1	2006/27	30, 54, 64, 75	
30. Transmisie	CONF			

31. Instalație de frânare	93/14	2006/27	78
32. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă	93/92	2000/73	53
33. Dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă	97/24, cap. 2	-	3,19,20,37, 38,50,56, 57, 72, 82
34. Avertizor sonor	93/30	-	28
35. Montarea plăcilor de înmatriculare	93/94	1999/26	-
36. Compatibilitate electromagnetică	97/24, cap. 8	-	-
37. Nivel sonor și dispozitiv de evacuare**)	97/24, cap. 9	2005/30 2006/27	-
38. Oglinzi retrovizoare	97/24, cap. 4	2006/27	81
39. Proeminențe exterioare	97/24, cap. 3	2006/27	-
40. Picior articulat de sprijin (cu excepția vehiculelor cu cel puțin 3 roți)	93/31	2000/72	-
41. Dispozitiv de protecție împotriva utilizării neautorizate	93/33	1999/23	62
42. Geamuri, instalații de ștergere, spălare, uscare și dejivrare a parbrizului (pentru mopede cu 3 roți, motocicleturi și cvadricicluri carosate)	97/24, cap. 12	2006/27	-
43. Dispozitiv de reținere pentru însoțitor la vehicule cu 2 roți	93/32	1999/24	-
44. Ancoraje centuri de siguranță (pentru mopede cu 3 roți, motocicleturi și cvadricicluri carosate)	97/24, cap. 11	2006/27	16
45. Vitezometru	2000/7	-	39
46. Identificarea comenzilor, marilor și indicatoarelor	93/29	2000/74	60
47. Inscricții regulamentare	93/34	1999/25 2006/27	-

*) Pentru un vehicul cu propulsie bimodală, dacă cele două moduri de propulsie sunt astfel încât vehiculul corespunde în aceeași măsură definiției de moped, cât și definiției de motocicletă, motocicletă sau cvadriciclu, se aplică aceste ultime definiții.

**) Vehiculele cu propulsie electrică nu sunt supuse cerințelor prevăzute la aceste rubrici. Această prevedere nu se aplică vehiculelor cu propulsie bimodală în cazul în care unul dintre cele două moduri de propulsie este electric, iar celălalt termic.

Notă: Pentru elementele și caracteristicile care au mențiunea "CONF" trebuie verificată conformitatea cu datele furnizate de constructor.

Directivele menționate prevăd cerințe specifice și pentru mopedele cu performanțe reduse, adică mopede echipate cu pedale, cu un motor auxiliar cu o putere de până la 1 kW inclusiv și cu o viteză maximă constructivă de până la 25 km/h inclusiv. Aceste cerințe specifice se referă în principal la elementele și caracteristicile prevăzute la rubricile 18, 19, 29, 32, 33, 34, 41, 43 și 46.

*) La pozitia "Viteza maxima prin construcție, momentul și puterea maxima utila", a treia coloana a secțiunii C a anexei 2 a fost modificata 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 reglementari 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.

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

***) Pozitia "Mase și dimensiuni la motociclete", secțiunea C, anexa 2 la reglementari a fost modificata de pct. 85 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Primul tabel, secțiunea C, anexa 2 a fost modificat de pct. 92 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Poziția 28 din tabelul C1, secțiunea C a anexei 2 a fost modificată de pct. 53 din anexa la [ORDINUL nr. 1.040 din 16 octombrie 2007](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 721 din 25 octombrie 2007.

C2. Reglementari care se bazeaza numai pe prevederile regulamentelor CEE-ONU

Obiectul omologării	Regulamente CEE-ONU nr.
Casti de protecție pentru conducătorii și pasagerii motociclete- telor 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.

Tabelul 2 al secțiunii C a anexei 2 a fost renumerotat ca tabelul C2 conform pct. 93 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

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

Secțiunea D a anexei 2 a fost abrogata de pct. 41 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

Anexa 3

la reglementari

Condițiile tehnice privind stabilitatea vehiculelor

Titlul anexei 3 la reglementari 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 raza constantă.

2. Domeniu de aplicare

2.1. Se aplica pentru vehiculele completate din categoriile M, N și O, cu excepția celor care respecta datele de carosare ale constructorului vehiculului de baza.

3. Condițiile de încărcare a vehiculelor în timpul încercării

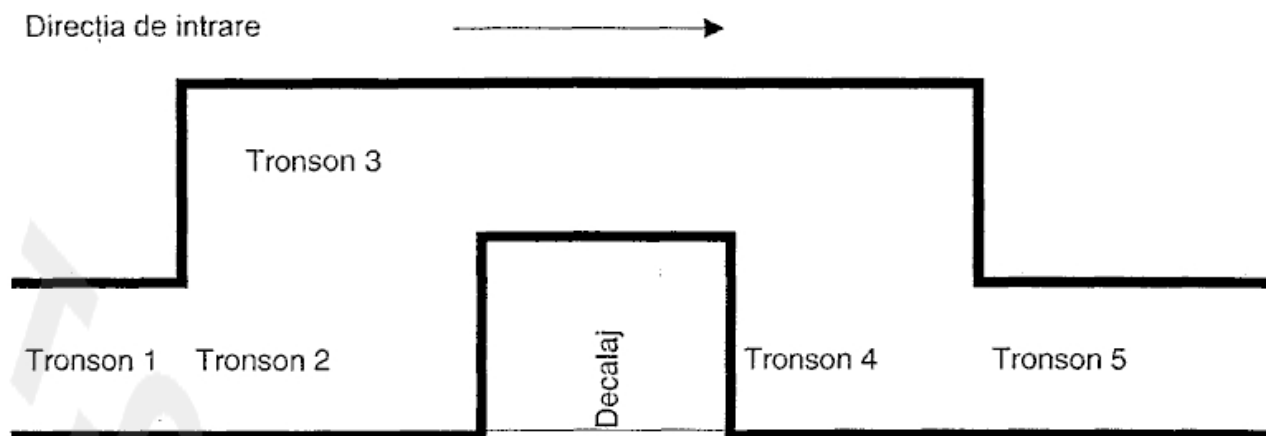
3.1 vehiculele se încearca la masa totală tehnic admisă de constructor;

3.2 vehiculele speciale, prevăzute cu echipamente sau amenajări specifice și care nu au amenajată o suprafață de încărcare, se încearca 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 raza 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 reglementari 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.

Punctul 2.1 din anexa 3 la reglementari a fost modificat de pct. 86 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Anexa 4

la reglementari

Abrogată.

Anexa 4 la reglementari a fost abrogată de pct. 87 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Anexa 5

la reglementari

Abrogata.

Anexa 5 la reglementari a fost abrogata de pct. 88 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

Anexa 6

la reglementari

Anexa 6 la reglementari a fost abrogata 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 reglementari a fost renumerotata 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.

PROTECTIA

ocupantilor autovehiculelor contra deplasarii marfurilor (incarcaturii)

1. Amenajarea autovehiculelor trebuie să reducă riscurile la care se expun conducatorul auto și ceilalți ocupanți ai autovehiculului, în cazul unei deplasări a încărcăturii spre înainte, în cazul unei frânări bruste.

2. Pe aceste autovehicule ocupanții trebuie să fie protejați de o structură de protecție sau de un perete capabil să reziste fără să se rupă la o forță statică uniform repartizată, de 800 daN pe tonă de încărcătură utilă autorizată, orientată orizontal și paralel cu planul longitudinal median al autovehiculului. Acest element de protecție poate fi amovibil.

3. Latimea elementului de protecție (măsurată perpendicular pe axa longitudinală mediană a autovehiculului) trebuie să fie cel puțin egală cu latimea spațiului prevăzut pentru ocupanți; în cazul unei cabine independente latimea sa trebuie să fie cel puțin egală cu latimea 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 structură. 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 șasiu 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 stalpi, tuburi, grinzi, foi de tablă sau încărcături similare care pot, în cazul slăbirii ancorajului, să patrundă 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, stalpi, 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 marfuri, 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 reglementari

Anexa 7 la reglementari 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 reglementari a fost renumerotată 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 ÎNTRE ANUMITE SUSPENSII NEPNEUMATICE

ȘI SUSPENSII PNEUMATICE PENTRU AXA SAU AXELE MOTOARE ALE VEHICULELOR

1. DEFINIȚIA NOTIUNII DE SUSPENSIE PNEUMATICĂ

Un sistem de suspensie se numeste pneumatic atunci când efectul de arc este asigurat în proporție de cel puțin 75% de un dispozitiv pneumatic.

2. ECHIVALENTA

Pentru a fi recunoscută echivalența cu o suspensie pneumatică, suspensia trebuie să corespundă următoarelor criterii:

2.1. atunci când masa suspendată pe o axă motoare sau o axă cuplata este supusă temporar unei oscilații verticale libere de joasă frecvență, frecvența și amortizarea, măsurate atunci când dispozitivul de suspensie suportă sarcina maximă, trebuie să se situeze în limitele definite la punctele 2.2 la 2.5;

2.2. fiecare axă trebuie să fie echipată cu amortizoare hidraulice. Pe axele tandem, amortizoarele hidraulice trebuie astfel pozitionate încât să reducă la minimum oscilațiile axelor cuplate;

2.3. coeficientul mediu de amortizare D trebuie să fie mai mare de 20% din amortizarea critică pentru o suspensie echipată cu amortizoare hidraulice, în stare normală de funcționare;

2.4. nivelul maxim de amortizare al suspensiei, după eliminarea sau neutralizarea tuturor amortizoarelor hidraulice, nu trebuie să depășească 50% din coeficientul mediu de amortizare D ;

2.5. frecvența maximă a masei suspendate pe axa motoare sau axa cuplata, în timpul unei oscilații verticale libere și temporare, nu trebuie să depășească 2 Hz;

2.6. frecvența și amortizarea suspensiei sunt definite la punctul 3. Procedurile de încercare pentru măsurarea frecvenței și amortizării sunt descrise la punctul 4.

3. DEFINIREA FRECVENȚEI ȘI AMORTIZĂRII

În această definiție se considera o masă suspendată M (kg) pe o axă motoare sau cuplata. 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 secundă (Ns/m), Z fiind deplasarea verticală a masei suspendate. Ecuația mișcării 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, atâta vreme cât ciclurile oscilației sunt observabile. Amortizarea se poate evalua măsurând înălțimea vârfurilor oscilațiilor succesive care se produc în aceeași direcție. Presupunând ca amplitudinile vârfurilor primului și celui de al doilea ciclu de oscilație sunt $A(1)$ și $A(2)$, coeficientul de amortizare D este:

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

În fiind logaritmul natural al coeficientului de amplitudine.

4. PROCEDURA DE ÎNCERCARE

Pentru a determina experimental coeficientul de amortizare D , factorul de amortizare după eliminarea amortizoarelor hidraulice și frecvența F a suspensiei, vehiculul încărcat trebuie:

a) să coboare cu viteză redusă (5 km/h + 1 km/h) o treaptă de 80 mm având profilul indicat în figura 1. Oscilațiile temporare de analizat în ceea ce privește frecvența și amortizarea se produc după ce roțile axei motoare au depășit treapta

sau

b) să fie apasată de sasiu astfel încât sarcina pe axa motoare să fie de 1,5 ori față de valoarea sa statică maximă. Imediat după eliberarea vehiculului se analizează oscilația rezultantă

sau

c) să fie ridicată de sasiu astfel încât masa suspendată să fie ridicată cu 80 mm în raport cu axa motoare. Imediat după eliberarea vehiculului se analizează oscilația rezultantă

sau

d) să fie supus altor proceduri, în măsura în care echivalența acestora a fost demonstrată de către constructor și acceptată de serviciul tehnic.

Vehiculul trebuie echipat cu un traductor de deplasare verticală, montat între axa motoare și sasiu, chiar deasupra axei motoare. Citirea traseului permite, pe de o parte, măsurarea timpului scurs între vârfurile primei și celei de a doua comprimări, pentru a se obține frecvența F și, pe de altă parte, măsurarea coeficientului de

amplitudine pentru obtinerea amortizarii. Pentru axele motoare duble, se monteaza traductoare între fiecare axa și sasiu chiar deasupra axelor.

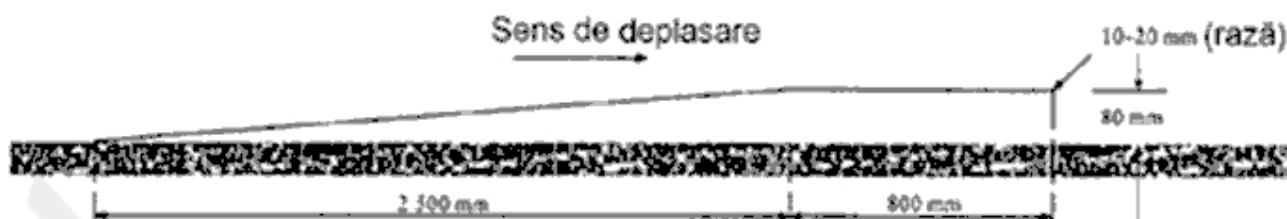


Figura 1

Treapta pentru testarea suspensiei

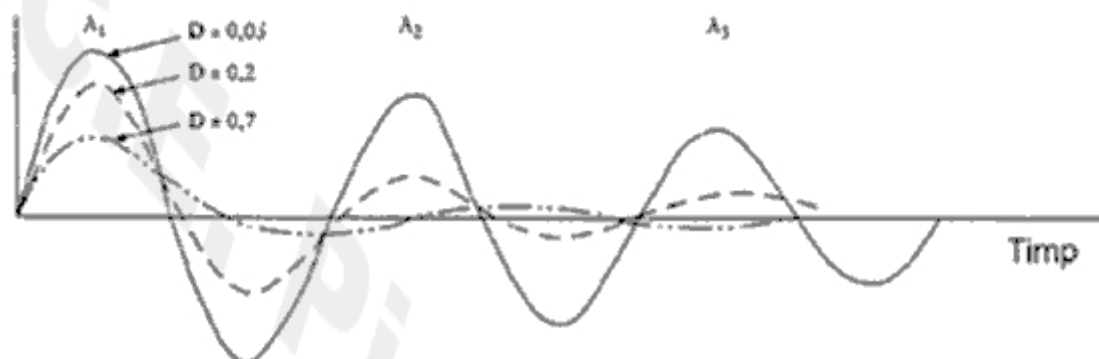


Figura 2

Răspunsul amortizării tranzitorii

Anexa 8

la reglementari

CONDIȚII TEHNICE

privind vizibilitatea spre înainte la autovehicule (cu excepția celor din categoriile M1, N1 care provin din categoria M1, L și T)

Titlul anexei 8 la reglementari 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.

Titlul anexei 8 la reglementari a fost modificat de pct. 89 al [art. I din ORDINUL nr. 2.218 din 22 decembrie 2005](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 159 din 20 februarie 2006.

1. Definitii

1.1 semicerc de vizibilitate - semicerc cu raza de 12 m, cu centrul conform pct. 1.6 în interiorul caruia 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 habitacului, în planul de simetrie al scaunului;

1.2.2 130 mm pe orizontală, spre înainte, față de punctul R al habitacului, 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 I (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, care poate fi reglabil;

Subpunctul 2.2.2. al anexei 8 a fost modificat de pct. 43 din anexa la [ORDINUL nr. 2.194 din 24 noiembrie 2004](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 104 din 1 februarie 2005.

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 ștergătoarelor 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 ștergătoarele de parbriz chiar cu ferestrele închise.

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

2.4 Măsurătorile se efectuează noaptea și fără intemperii.

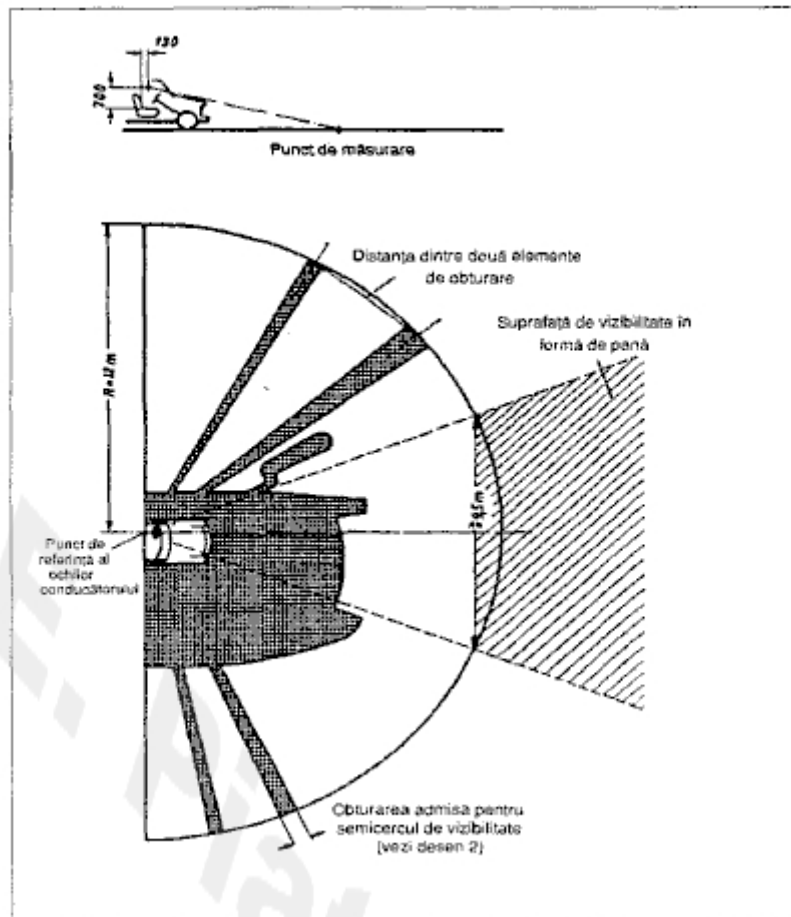
3. Mijloace de măsurare

Pentru măsurătoare se utilizează o ruletă 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. Această axă trebuie să împartă în două o coardă de minimum 9,5 m (conform figurii). Coarda de minimum 9,5 m delimitează, pe semicercul de vizibilitate, câmpul de vizibilitate liberă spre înainte.



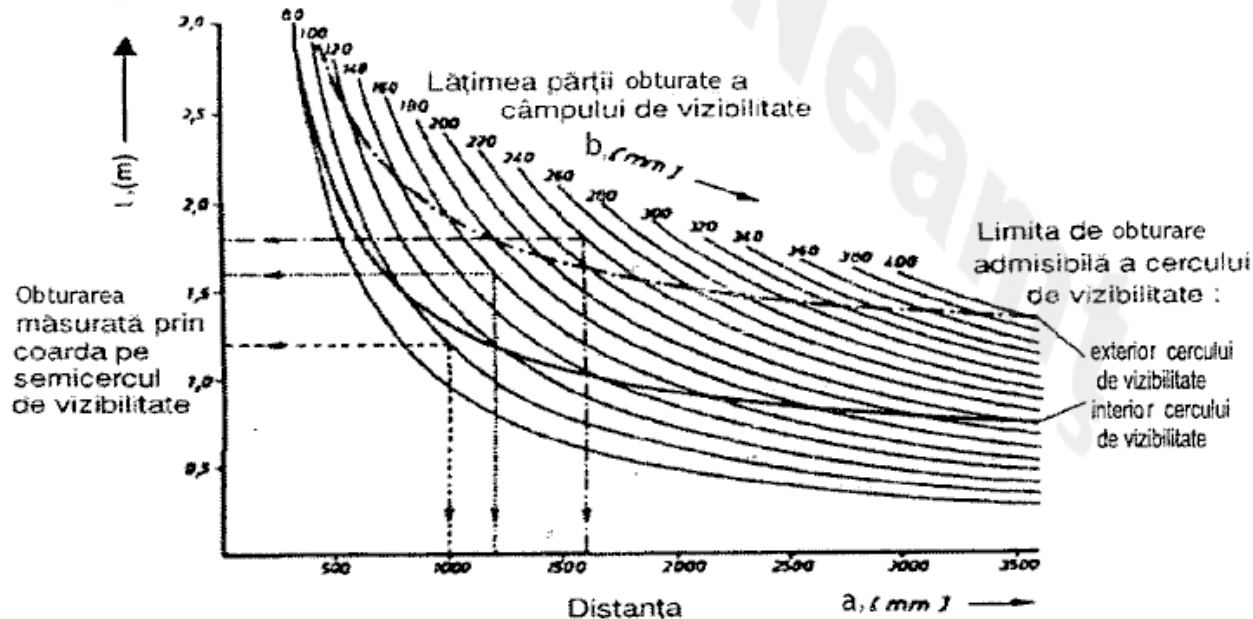
4.3 Piese suspendate (parasolarul) sau elementele fixate de caroserie (bratul unei macarale) nu trebuie să coboare sub nivelul punctului de observare.

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 obturărilor și se înscriu în graficul de interpretare a rezultatelor conform figurii de mai jos.



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

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

b (mm)	a (mm)	l (m)	Observatii

----- 100	1000	1,2	admisa
'-'-'-' 240	1600	1,8	neadmisa
..... 160	1200	1,6	neadmisa în cam- pul de vizibilitate, dar admisa în afara lui

5.1.2 Toate obturarile ale caror dimensiuni sunt sub curba inferioara sunt admise.

5.1.3 Obturarile datorate unor elemente constructive de rezistenta (montantii geamurilor laterale ale usilor sau ale parbrizului) ale caror dimensiuni sunt situate între curba inferioara și cea superioara sunt admise numai în afara campului de vizibilitate libera spre înainte, numai una de fiecare parte a campului.

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 relatiile 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 reglementari a fost modificata 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 reglementari

Condiții tehnice de securitate aplicabile troleibuzelor

Titlul anexei 9 la reglementari 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 Definitii

1.1 În scopul aplicarii prezentei anexe:

Tensiunea liniei de contact care alimenteaza troleibuzele poate avea urmatoarele valori nominale:

- 600 V (plaja de functionare fiind de la 400 la 720 V);
- 750 V (plaja de functionare 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 joasa tensiune", circuite alimentate de la bateria de acumulatori și care cuprind un dispozitiv de încărcare cu tensiunea nominala de 24 V;

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

1.3 Condiții climatice nominale;

Troleibuzele trebuie să sigure o functionare fiabila în condițiile ambiante urmatoare:

- a)** temperatura cuprinsa între - 40 °C și + 40 °C;
- b)** o umiditate relativa până la 98 % la o temperatura egala sau mai mica de 25 °C;
- c)** presiunea atmosferica cuprinsa 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 opreste atunci când sursa de aprindere este indepartata.

2. Troleu (colector de curent)

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

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

2.2 Bratele trebuie realizate dintr-un material izolan sau metal acoperit cu material izolan, 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 brat, 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 acoperisului troleibuzului.

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

2.6 Colectorul, dacă este detașabil de brat, 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 exploatarei.

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 rezistentelor 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 aparatură

3.10.1 Pentru circuitele de înaltă tensiune trebuie utilizați numai conductori multi-fir 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 conductori 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 mansonse 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 apropierii de rezistente 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 incercare $U(\text{test})$ aplicata aparaturii 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 nominala a liniei de contact

Tensiunea de incercare pentru aparatura de joasa tensiune:

$U(\text{test}) = 750 \text{ V}$ curent alternativ.

Tensiunea de incercare cu o frecventa de 50 Hz trebuie să aibă o formă aproximativ sinusoidală. Durata de aplicare a tensiunii de incercare este fixata la 1 min.

3.11 Masinile electrice, aparatele, dispozitivele și cablajul trebuie să reziste la fortele mecanice aplicate fixarilor lor, după cum urmeaza:

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

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

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

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

4.2 Troleibuzul trebuie să fie echipat cu un dispozitiv de bord care să permită măsurarea în permanentă 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 usilor trebuie executate dintr-un material izolant sau acoperite cu un material izolant rezistent la efectele mecanice, sau să fie izolate față de caroseria troleibuzului.

Rezistenta izolatiei trebuie să fie de cel puțin 1,0 MΩ pe o suprafața de contact de 100 cm² ± 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. Rezistenta izolatiei trebuie să fie de cel puțin 1,0 MΩ pe o suprafața de contact de 300 ± 5 cm².

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

Rezistenta izolatiei trebuie să fie de cel puțin 1,0 MΩ pe o suprafața de contact de 300 cm² ± 5 cm².

4.6 Suprafața peretilor laterali, adiacenta deschiderii usilor, trebuie să fie acoperita cu un material izolant.

Zona izolata trebuie să se întinda pe o latime de cel puțin 50 cm de fiecare parte a deschiderii usii și pe o înălțime de cel puțin 200 cm față de suprafața drumului. Rezistenta izolatiei trebuie să fie de cel puțin 1,0 MΩ pe o suprafața de contact de 200 ± 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 potentialul electric periculos al caroseriei sau scurgeri de curent care depasesc valoarea permisa.

Anexa 9 la reglementari a fost modificata 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 reglementari

Anexa 10 la reglementari a fost introdusa de pct. 94 din anexa la [ORDINUL nr. 1.699 din 18 septembrie 2006](#), publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 891 din 1 noiembrie 2006.

Definirea categoriilor de motoare pentru tractoare agricole sau forestiere în vederea aplicării subpct. 8.10 din cap. IV

Etapa I

- A: motoare cu puterea $P: 130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$

- B: motoare cu puterea $P: 75 \text{ kW} \leq P < 130 \text{ kW}$
- C: motoare cu puterea $P: 37 \text{ kW} \leq P < 75 \text{ kW}$

Etapa II

- D: motoare cu puterea $P: 18 \text{ kW} \leq P < 37 \text{ kW}$
- E: motoare cu puterea $P: 130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$
- F: motoare cu puterea $P: 75 \text{ kW} \leq P < 130 \text{ kW}$
- G: motoare cu puterea $P: 37 \text{ kW} \leq P < 75 \text{ kW}$

Etapa III A

- H: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea $P: 130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$,
- I: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea $P: 75 \text{ kW} \leq P < 130 \text{ kW}$,
- J: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea $P: 37 \text{ kW} \leq P < 75 \text{ kW}$,
- K: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea $P: 19 \text{ kW} \leq P < 37 \text{ kW}$,

Etapa III B

- L: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea $P: 130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$,
- M: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea $P: 75 \text{ kW} \leq P < 130 \text{ kW}$,
- N: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea $P: 56 \text{ kW} \leq P < 75 \text{ kW}$,
- P: cu puterea $P: 37 \text{ kW} \leq P < 56 \text{ kW}$,

Etapa IV

- Q: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea $P: 130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$,
- R: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea $P: 56 \text{ kW} \leq P < 130 \text{ kW}$

Anexa 11

la reglementari

Anexa 11 la reglementari s-a renumărotat cu anexa 5 la reglementari 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

Notă

la reglementari

Anexa 12 la reglementari s-a renumărotat cu anexa 6 la reglementari 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

Notă

la reglementari

CATALOG

cu exemple de mașini autopropulsate pentru lucrări

Abrogată.

Anexa 13 la reglementari 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 reglementari

Anexa 14 la reglementari s-a renumărotat cu anexa 4 la reglementari 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 reglementari

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