

*Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2132 din 8 decembrie 2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1160 din 21 decembrie 2005)*

Modificat prin:

*Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1275 din 22 decembrie 2009 pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 37 din 18 ianuarie 2010)*

*Ordinul ministrului transporturilor nr. 1049 din 20 august 2013 pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, precum și pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 561 din 4 septembrie 2013)*

*Ordinul ministrului transporturilor nr. 1445 din 16 octombrie 2014 pentru modificarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005 2005 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 769 din 23.10.2014)*

## **Responsabilitate**

Consolidarea textelor a fost realizată de către Departamentul Reglementări, Instruire și Cooperare Internațională din cadrul Registrului Auto Român.

Această consolidare a constat în integrarea într-un text unic, fără valoare oficială, a unui act normativ de bază și a actelor ulterioare de aprobare, modificare sau completare. Actele normative astfel consolidate au doar o valoare de informare și documentare și nu implică responsabilitatea juridică privind conținutul lor. Numai textele publicate în Monitorul Oficial al României au valoare juridică.

**Copyright © Registrul Auto Român 2014**

Reproducerea integrală sau parțială a textului acestei lucrări în scopuri comerciale este permisă numai cu acordul prealabil scris al Registrului Auto Român.

## **Ordin pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7**

În temeiul prevederilor art. II din Ordonanța Guvernului nr. 35/2005 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, ale art. 5 alin. (2) lit. i) și alin. (3) lit. p) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul ordin:

Art. 1 - Se aprobă Reglementările privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2 - Regia Autonomă „Registrul Auto Român” va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3 - Pe data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 36/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea vehiculelor rutiere, a echipamentelor și a componentelor pentru vehicule rutiere, eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, certificarea autenticității și identificarea vehiculelor rutiere - RNTR 7, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 575 din 11 august 2003, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 4 - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la data de 1 ianuarie 2006.

**Reglementări privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere – RNTR 7**

**Prescurtări și definirea unor termeni utilizați**

ABS	- Sistem de prevenire a blocării roților la frânare
Ansamblu de vehicule	- ansamblu format dintr-un autovehicul tractor și unul sau două vehicule tractate
Autotren rutier	- ansamblu format dintr-un autovehicul tractor și o remorcă
Autovehicul	- vehicul care se deplasează prin propulsie proprie, cu excepția celui care circulă pe șine
Autovehicul articulat	- ansamblu format dintr-un autotractor și o semiremorcă
CE	- Comunitatea Europeană
CEE	- Comunitatea Economică Europeană
Certificat de conformitate CE (CoC)	- document eliberat de producător și care certifică faptul că, în momentul fabricării, un vehicul aparținând seriei tipului omologat comunitar a respectat toate reglementările referitoare la omologarea vehiculelor rutiere
Certificat de omologare individuală	- document prin care RAR sau autoritatea de omologare a unui alt stat membru al Uniunii Europene certifică în mod oficial faptul că un anumit vehicul este omologat individual
CIV	- carte de identitate a vehiculului
Condiții constructive	- cerințe privind fabricația vehiculelor, care se verifică la omologare
Directivă de bază (specifică)	- directivă care se referă la omologarea unui vehicul, a unui sistem al acestuia (de exemplu sistemul de frânare), a unei componente (de exemplu farul) sau a unei entități tehnice (de exemplu bara antiîmpănare) care poate fi omologată separat de vehicul
Directivă-cadru	- directivă care se referă la omologarea de tip a întregului vehicul
Elemente de identificare	- informații cu privire la identitatea unui vehicul care se regăsesc pe acesta (număr de identificare, serie de motor, plăcuță producător, etichete etc.)
ELR	- ciclul de încercare privind emisiile poluante ale unui mac constând dintr-o secvență de încărcări dinamice la regimuri (turații) stabilizate ale motorului și care este precizat prin directiva 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE
ESC	- ciclul de încercare privind emisiile poluante ale unui mac constând din 13 puncte de regim stabilizat al motorului și care este precizat prin directiva 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE
ETC	- ciclul tranzitoriu de încercare precizat prin directiva 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE
FIVA	- Federația Internațională a Vehiculelor Istorice
Formular-tip	- imprimat care se completează în vederea întocmirii unui document de înmatriculare
GNC	- gaz natural comprimat
GPL	- gaz petrolier lichefiat
Identificarea vehiculului	- activitate prin care RAR evaluează starea elementelor de identificare ale unui vehicul și stabilește caracteristicile sale constructive
Încărcătură indivizibilă	- încărcătură care, în vederea transportării cu mijloace rutiere, nu poate să fie divizată în două sau mai multe părți decât cu cheltuieli exagerate și care nu se justifică ori cu riscuri de deteriorare și care nu poate, din motive privind masa și dimensiunile sale, să fie transportată de către un autovehicul, o remorcă, un autotren rutier sau un autovehicul articulat care corespund cerințelor prezentelor reglementări
mac	- motor cu aprindere prin comprimare

mas	- motor cu aprindere prin scânteie (comandată)
Masa maximă tehnic admisibilă (Masa totală maximă autorizată)	- masa maximă a unui vehicul, în funcție de construcția și performanțele sale, care este declarată de producătorul acestuia și menționată în documentele de omologare
Masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului	- masa maximă a ansamblului care cuprinde autovehiculul și remorca/remorcile sale și care este declarată de către producător. În cazul unui ansamblu care include o semiremorcă sau o remorcă cu axă centrală, se utilizează masa maximă tehnic admisibilă pe axele remorcii și nu masa maximă tehnic admisibilă a semiremorcii/remorcii cu axă centrală
Masa maximă tehnic admisibilă pe axă/grup de axe (Masa maximă autorizată pe axă / grup de axe)	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice maxim admisibilă transmisă solului de axa/grupul de axe respectiv în funcție de construcția vehiculului și a axei/grupului de axe și care este declarată de producător și menționată în documentele de omologare
Masa maximă tehnic admisibilă pe punctul de cuplare al autovehiculului	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice maxim admisibilă pe punctul de cuplare în funcție de construcția autovehiculului și/sau a dispozitivului de cuplare și care este declarată de producătorul autovehiculului și menționată în documentele de omologare. Prin definiție, această masă nu include masa dispozitivului de cuplare al autovehiculului
Masa maximă tehnic admisibilă pe punctul de cuplare al unei semiremorci sau remorci cu axă centrală	- masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime transferate de remorcă pe dispozitivul de cuplare al autovehiculului, declarată de producătorul remorcii cu axă centrală sau al semiremorcii și menționată în documentele de omologare
Masa proprie a vehiculului (masa vehiculului gata de drum)	- masa vehiculului carosat, gata de drum și, în cazul unui autovehicul tractor (cu excepția celor din categoria M <sub>1</sub> ) cu dispozitivul de remorcare dacă el este montat de producător, sau masa șasiului ori a șasiului cu cabină, fără caroserie și/sau dispozitivul de remorcare, dacă fabricantul nu montează caroseria și/sau dispozitivul de remorcare (include masa corespunzătoare lichidelor, sculelor, roții de rezervă dacă este cazul, conducătorului și, pentru autobuze și autocare a însoțitorului, dacă în vehicul este prevăzut un scaun pentru acesta). Masa conducătorului și, dacă este cazul, a însoțitorului, este considerată a fi 75 kg . Rezervorul de carburant este considerat a fi umplut la 90% din capacitate, iar celelalte sisteme care conțin lichide (cu excepția celor pentru ape uzate) sunt considerate a fi umplute la 100% din capacitatea declarată de către producător. În cazul autovehiculelor cu 2 sau 3 roți masa proprie nu include masa conducătorului (75 kg)
Masa remorcabilă	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice totale transmise la sol de axa sau grupul de axe a/ale vehiculului remorcat/vehiculelor remorcate
Mașină autopropulsată pentru lucrări (utilaj autopropulsat pentru lucrări, utilaj mobil)	- vehicul autopropulsat special conceput și construit pentru efectuarea de lucrări și care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul pasagerilor sau al mărfurilor. Autovehiculele pe șasiul cărora sunt montate diverse utilaje nu sunt considerate mașini autopropulsate pentru lucrări
MTI	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
Număr de omologare (număr de registru)	ABROGAT
Numărul de identificare al unui vehicul (VIN)	- combinație structurală de caractere atribuite unui vehicul de către producătorul său ori de către o autoritate competentă, în vederea identificării respectivului vehicul

Număr național de registru	- număr acordat de RAR unui vehicul cărui i s-a acordat omologarea întregului vehicul, în funcție de tipul/varianta/versiunea/configurația elementelor constructive menționate în cartea de identitate a vehiculului în cadrul aceleiași versiuni, dacă este cazul. Numărul național de registru atestă luarea în evidență în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării în România
OBD	- sistem de diagnosticare privind emisiile poluante cu care este echipat un autovehicul (dispozitiv de control al emisiilor poluante capabil de a detecta cauza probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare stocate în memoria calculatorului autovehiculului)
OBM	- sistem de măsurare privind emisiile poluante cu care este echipat un autovehicul
Omologare individuală	- procedura prin care RAR sau o autoritate competentă din alt stat membru al Uniunii Europene certifică faptul că un vehicul rutier îndeplinește individual cerințele prevăzute de legislația națională în vigoare, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului care a acordat-o
Plăcuță producător	- element din tablă sau material plastic fixat pe caroseria vehiculului și inscripționat de către producător cu următoarele caracteristici ale respectivului vehicul, după caz: nume producător, nr. omologare CE, nr. identificare vehicul, masa maximă tehnic admisibilă, masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului, masa maximă tehnic admisibilă pe axă/grup de axe
RAR	- Registrul Auto Român
Regulament CEE (CE)	- Regulament al Uniunii Europene
Regulament CEE – ONU	- Regulament anexă la Acordul de la Geneva din 1958
RNTR-1	- Reglementări privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere, înmatriculate, în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică
RNTR-2	- Reglementări privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea
Sistem	- un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea unei funcții specifice într-un vehicul și care trebuie să îndeplinească prevederile cuprinse în prezentele reglementări
SM	- stat membru al (state membre ale) Uniunii Europene
Solicitant	- persoana care prezintă vehiculul și cere în scris reprezentantului RAR efectuarea unei prestații
Tip de vehicul	- vehiculele dintr-o anumită categorie, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în RNTR-2. Un tip de vehicul poate avea variante și versiuni diferite
Variantă	- vehiculele dintr-un anumit tip, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în RNTR-2
Vehicul alimentat cu GPL sau GNC	- un vehicul echipat cu un echipament specific care permite utilizarea GPL sau GNC în sistemul său de propulsie. Vehiculele care funcționează cu GPL sau GNC pot fi fabricate ca vehicul monocarburant sau bicarburant
Vehicul de bază	- vehicul incomplet, al cărui număr de identificare ca vehicul se păstrează în timpul următoarelor etape ale procesului de construcție și omologare în mai multe etape
Vehicul complet	- vehicul care a fost supus unui proces de omologare într-o sigură etapă și care îndeplinește toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări
Vehicul completat	- vehicul care a fost supus unui proces de omologare în mai multe etape și care îndeplinește toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări

Vehicul incomplet	- vehicul care necesită completarea în cel puțin o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări
Vehicul (rutier)	- un sistem mecanic care circulă pe drum, cu sau fără mijloace de autopropulsare, și care se utilizează în mod normal pentru transportul de persoane și/sau mărfuri ori efectuarea de servicii sau lucrări
Vehicul cu temperatură controlată	- vehicul a cărui suprastructură fixă sau mobilă este echipată în mod special pentru transportul de mărfuri la temperaturi controlate și ai cărei pereți laterali au o grosime (inclusiv izolația) de cel puțin 45 mm
Versiune	- vehiculele dintr-o anumită variantă, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în RNTR-2

## **CAPITOLUL I**

### **Omologarea individuală și eliberarea CIV**

#### **Subcapitolul II**

##### **Domeniu de aplicare**

1. Prin omologare individuală (denumită în continuare omologare) RAR atestă că un vehicul îndeplinește individual condițiile constructive și pe cele privind starea tehnică, în conformitate cu prezentele reglementări.

2. Prezenta reglementare conține condițiile de omologare și a eliberare CIV pentru următoarele categorii de vehicule:

2.1 autovehiculele complete, completate sau incomplete, destinate utilizării rutiere, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h (categoriile de omologare M și N), precum și pentru remorcile acestora (categoria de omologare O), cu excepția vehiculelor care se deplasează pe șine, a tractoarelor agricole sau forestiere, a mașinilor autopropulsate pentru lucrări și a cvadriciclorilor. Condițiile constructive pe care trebuie să le îndeplinească aceste vehicule sunt prevăzute în cap. IV;

2.2 tractoarele agricole sau forestiere pe roți, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă mai mare sau egală cu 6 km/h (categoria de omologare T), precum și pentru remorcile agricole sau forestiere (categoria de omologare R). Condițiile constructive pe care trebuie să le îndeplinească tractoarele agricole sau forestiere sunt prevăzute în cap. V, iar în cazul remorcilor agricole sau forestiere se aplică condițiile constructive prevăzute în anexa nr. 5 la secțiunea 3 a RNTR 2;

2.3 autovehiculele cu două sau 3 roți, având roți jumelate sau nejumelate, destinate utilizării rutiere, precum și pentru cvadriciclorile (categoria de omologare L). Condițiile constructive pe care trebuie să le îndeplinească aceste vehicule sunt prevăzute în cap. VI. Sunt exceptate:

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

2.3.2. autovehiculele destinate să fie conduse de către un pieton;

2.3.3. autovehiculele destinate să fie utilizate de către persoane cu handicap fizic;

2.3.4. autovehiculele destinate competițiilor sportive organizate pe drumurile publice sau în afara acestora;

2.3.5. autovehiculele concepute în special pentru utilizarea în afara drumurilor publice și pentru activități recreative, având 3 roți simetrice plasate una în față și celelalte două în spate;

2.3.6. bicicletele cu pedalare asistată, echipate cu un motor electric auxiliar de o putere nominală continuă maximă de 0,25 kW, a cărui alimentare este redusă progresiv și în final întreruptă atunci când vehiculul atinge o viteză maximă de 25 km/h sau mai devreme în cazul în care ciclistul se oprește din pedalat.

3. Omologarea este opțională, la cererea solicitantului, pentru următoarele vehicule:

a) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal în șantiere, cariere, porturi sau aeroporturi;

b) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite de către forțele armate, serviciile de protecție civilă, serviciile de luptă împotriva incendiilor și forțele de menținere a ordinii publice;

c) mașini autopropulsate pentru lucrări,

în măsura în care aceste vehicule respectă cerințele aplicabile vehiculelor prevăzute la subpct. 2.1. Astfel de omologări opționale nu aduc atingere aplicării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE, cu modificările și completările ulterioare.

4. Omologarea este opțională, la cererea solicitantului, și pentru următoarele vehicule:

a) vehicule destinate exclusiv competițiilor sportive;  
b) prototipuri de vehicule folosite în circulația rutieră pe răspunderea unui producător, pentru a efectua un program de încercări specific, cu condiția să fi fost special concepute și fabricate în acest scop;

c) vehicule istorice.

5. Omologarea se poate aplica, la cererea solicitantului, și în următoarele cazuri:

5.1. pentru vehiculele care au primit omologarea CE de tip și care au fost modificate înainte de înmatriculare, înregistrare sau comercializare;

5.2. pentru un anumit vehicul, în timpul etapelor succesive ale fabricării sale, în conformitate cu o procedură de omologare de tip în mai multe etape.

Această procedură nu poate înlocui o etapă intermediară în derularea normală a unei proceduri de omologare de tip în mai multe etape și nu se poate aplica pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul.

5.<sup>1</sup> Vehiculelor înmatriculate temporar (provizoriu) li se aplică cerințele prevăzute în prezentele reglementări pentru vehiculele noi, în cazul în care acestea nu au mai fost înmatriculate permanent sau puse în circulație anterior în România sau în alt stat.

6. Omologarea și/sau eliberarea/modificarea CIV sunt condiționate de completarea de către solicitant a formularului „Cerere activitate RAR” (al cărui model este prevăzut în anexa nr. 1) cu date privind identitatea sa, a vehiculului și a deținătorului acestuia. Cererea este înaintată de către persoana care prezintă vehiculul la omologare. Dacă această persoană nu este producătorul sau proprietarul vehiculului, ea trebuie să fie stabilită pe teritoriul Comunității. Cererea se va completa de către solicitant pe propria sa răspundere, va fi semnată în prezența angajatului RAR care efectuează prestația și va rămâne în arhiva RAR, conform prevederilor legale.

## **Subcapitolul I2**

### **Metodologia de omologare**

7. Omologarea se acordă pentru:

7.1. vehiculele rutiere noi, care nu dețin omologare comunitară (CE) de tip a întregului vehicul valabilă fabricate (inclusiv din piese detașate), importate sau introduse în România, în număr de cel mult 10 bucăți de același tip, de către aceeași persoană juridică sau fizică;

7.2. vehiculele rutiere utilizate, care nu sunt înmatriculate în România, cu excepția celor care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

a) au fost omologate comunitar (CE) de tip;

b) au fost înmatriculate ultima dată într-un SM;

c) nu au suferit modificări constructive în raport cu datele înscrise în certificatul de înmatriculare;

7.3. vehiculele rutiere înmatriculate/înregistrate în România care au suferit modificări ale caracteristicilor constructive menționate în CIV;

7.4. vehiculele rutiere cărora li s-a înlocuit principalul element de rezistență (șasiul sau caroseria, după caz).

8. Omologarea se acordă de către RAR în reprezentanțele sale teritoriale și constă în:

8.1. identificarea vehiculului;

8.2. efectuarea verificărilor și, după caz, a încercărilor necesare pentru evaluarea îndeplinirii condițiilor constructive prevăzute în prezentele reglementări;

8.3. efectuarea verificărilor privind starea tehnică prevăzute în planurile de operațiuni din RNTR1;

8.4. acordarea numărului național de registru;



8.5. eliberarea, la cererea solicitantului omologării, a unui certificat de omologare individuală (al cărui model este prevăzut în anexa nr. 8). Certificatul de omologare individuală trebuie să conțină numărul de identificare al vehiculului în cauză;

8.6. eliberarea CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării.

9. Omologarea se acordă dacă vehiculul corespunde descrierii anexate solicitării și dacă rezultatele verificărilor precizate la pct. 8. demonstrează îndeplinirea cerințelor prevăzute în prezentele reglementări.

10. În cadrul omologării, stabilirea caracteristicilor constructive ale vehiculului presupune prelevarea informațiilor de pe vehicul, compararea lor cu cele din baza de date a RAR și, după caz, cu cele din documentele vehiculului și validarea acestora.

11. Evaluarea îndeplinirii condițiilor constructive prevăzute în prezentele reglementări se realizează fie prin verificarea certificatelor de omologare/rapoartelor de încercare emise pe baza directivelor/regulamentelor CEE/CE sau regulamentelor CEE-ONU, fie prin evaluarea îndeplinirii cerințelor prevăzute în cap. IV, V sau VI, după caz.

12. În cadrul omologării, RAR nu efectuează încercări distructive. RAR va folosi orice informație relevantă (documentație tehnică a producătorului sau documente oficiale ale unei autorități de omologare ori ale unui serviciu tehnic) care stabilește conformitatea cu condițiile constructive prevăzute în prezentele reglementări, furnizată de solicitant.

13. În locul condițiilor constructive prevăzute în prezentele reglementări, RAR acceptă orice omologare CE de tip pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate acordată în conformitate cu prevederile legislației comunitare aplicabile.

14. În cazul vehiculelor prevăzute la subpct. 7.1., care dețin omologare de tip națională sau omologare individuală acordată de un alt SM, omologarea va include, în locul activităților menționate la subpct. 8.2. și 8.3., verificarea echivalenței dintre condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat și condițiile constructive prevăzute de prezentele reglementări. În acest scop, RAR va putea cere solicitantului omologării o declarație privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, eliberată de autoritatea competentă a SM care a acordat omologarea individuală sau națională de tip. De asemenea, RAR va putea solicita autorității competente care a acordat omologarea individuală sau națională de tip, orice informații suplimentare detaliate referitoare la prevederile tehnice îndeplinite de vehiculul în cauză. Activitățile menționate la subpct. 8.2. și 8.3. se efectuează în cazul în care nu sunt disponibile informațiile menționate anterior privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat ori pentru acele condiții constructive care nu sunt acoperite de omologarea individuală sau națională de tip acordată de autoritatea competentă a SM. RAR nu acordă omologarea doar în cazul în care există motive întemeiate de a considera că condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu condițiile constructive prevăzute de prezentele reglementări.

15. În cazul vehiculelor prevăzute la subpct. 7.2, care au fost înmatriculate ultima dată în alt SM, omologarea va include, în locul activităților menționate la subpct. 8.2, verificarea echivalenței dintre condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat și condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului (sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută).

În cazul vehiculelor prevăzute la subpct. 7.2, care au fost înmatriculate ultima dată în alt SM și la care se constată modificări constructive în raport cu omologarea inițială, aceste modificări se evaluează în raport cu condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului în configurația prezentată la omologarea individuală (sau la data efectuării modificării dovedită prin documente emise de autoritățile de omologare sau serviciile tehnice ale SM). În cazul în care modificările respective nu sunt menționate în certificatul de înmatriculare sau într-un document emis de autoritățile de omologare sau serviciile tehnice ale SM, acestea se evaluează prin efectuarea verificărilor prevăzute la subpct. 8.2.

Pentru aplicarea prevederilor prevăzute în primele două paragrafe, RAR va putea cere solicitantului omologării o declarație privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, eliberată de autoritatea competentă a SM care a acordat omologarea individuală sau națională de tip. Verificările menționate la subpct. 8.2 se efectuează în cazul în care nu sunt disponibile informațiile privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat ori pentru acele condiții constructive care nu sunt acoperite de omologarea individuală sau națională de tip acordată de autoritatea competentă a SM. RAR nu acordă omologarea doar în cazul în care există motive întemeiate de a considera că condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România în conformitate cu cerințele menționate mai sus.

16. În cazul unui vehicul care este conform cu dispozițiile Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective și cu actele de reglementare enumerate în anexa IV sau anexa XI la Directiva 2007/46/CE, RAR va acorda numărul național de registru și va elibera CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau a comercializării fără efectuarea activităților menționate la subpct. 8.2. și 8.3. în cazul vehiculelor noi, respectiv a activităților menționate la subpct. 8.2. în cazul vehiculelor utilizate, după identificarea acestora și verificarea echivalenței dintre condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat și condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului (sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută).

17. Vehiculele rutiere prezentate în vederea omologării, care nu pot fi identificate de RAR din cauza lipsei sau modificării numerelor de identificare a acestora, așa cum au fost ele realizate de către producător sau de către autoritățile competente, după caz, nu pot obține acordarea omologării.

18. În cazul în care un solicitant dorește să comercializeze, să înmatriculeze sau să pună în circulație într-un alt SM un vehicul căruia RAR i-a acordat o omologare începând cu data intrării în vigoare a prezentelor reglementări, RAR îi furnizează solicitantului, la cerere, o declarație privind condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat.

19. În cazul în care un anumit vehicul, care a fost omologat de către RAR începând cu data intrării în vigoare a prezentelor reglementări, urmează a fi înmatriculat într-un alt SM, RAR va furniza, la solicitarea autorității de omologare din SM respectiv, orice informații suplimentare detaliate privind natura condițiilor constructive îndeplinite de vehiculul în cauză.

19.<sup>1</sup> La cererea solicitantului, în cazul vehiculelor complete din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub>, noi, produse în serie mare în sau pentru țări terțe, se poate acorda omologare CE individuală, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 183/2011.

### **Subcapitolul I3**

#### **Exceptări de la anumite cerințe privind omologarea**

20. Omologarea și eliberarea CIV pentru vehiculele istorice, autovehiculele destinate competițiilor sportive și pentru vehiculele aparținând misiunilor diplomatice și reprezentanțelor organizațiilor internaționale acreditate la București, precum și membrilor acestora, se efectuează în următoarele condiții:

20.1. Vehiculul istoric (vehiculul de interes istoric) este vehiculul care îndeplinește simultan următoarele condiții:

- a fost fabricat sau înmatriculat pentru prima dată în urmă cu cel puțin 30 de ani;
- tipul său specific, astfel cum este definit în legislația Uniunii Europene sau în legislația națională relevantă, după caz, nu se mai află în fabricație;
- este bine întreținut și menținut în starea sa inițială și nu a suferit nicio modificare substanțială a caracteristicilor tehnice ale componentelor sale principale;
- deține un atestat de vehicul istoric, emis de către autoritatea națională a FIVA în România, Retromobil Club România. Retromobil Club România documentează criteriile și

procedura de eliberare a atestatului de vehicul istoric și menține în evidența sa informatică înregistrări pentru fiecare atestat eliberat.

Pentru vehiculele care îndeplinesc condițiile de mai sus și care corespund în ceea ce privește verificarea stării tehnice, având în vedere caracteristicile tehnice de la data primei înmatriculări a vehiculului (sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută), RAR eliberează CIV cu mențiunea „Vehicul istoric”. De asemenea, RAR înscrie textul „Vehicul istoric” și în CIV deja eliberate pentru vehiculele înmatriculate în România care îndeplinesc condițiile de mai sus și dețin inspecția tehnică periodică valabilă conform legislației în vigoare.

20.2. Pentru autovehiculele destinate competițiilor sportive, RAR eliberează CIV în baza fișei de omologare emise de Federația Internațională a Automobilului (FIA), în conformitate cu anexa J a Codului Sportiv Internațional, și dacă vehiculul corespunde în ceea ce privește verificarea stării tehnice efectuate de către RAR, având în vedere caracteristicile tehnice specifice.

20.3. Autovehiculele aparținând misiunilor diplomatice și reprezentanțelor organizațiilor internaționale acreditate la București, precum și membrilor acestora, sunt exceptate de la respectarea prevederilor privind emisiile poluante impuse prin prezenta reglementare, omologarea astfel acordată fiind valabilă numai pentru perioada înmatriculării lor în sistem CD/TC.

#### **Subcapitolul I4**

21. CIV conține date despre vehicul și proprietarii pe numele cărora acesta a fost înmatriculat succesiv. Datele despre vehicul se înscriu de către RAR, iar datele despre proprietari se înscriu de către autoritatea competentă care efectuează înmatricularea, potrivit legii. La înstrăinarea vehiculului, ultimul proprietar al acestuia are obligația de a transmite dobânditorului CIV.

22. CIV se eliberează de către RAR:

22.1. pentru vehiculele noi, care dețin omologare comunitară CE de tip a întregului vehicul valabilă și pentru care se prezintă originalul sau duplicatul CoC, după identificarea acestora (subpct. 8.1.);

22.2. ABROGAT

22.3. pentru vehiculele utilizate, care nu au mai fost înmatriculate sau înregistrate în România și care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

a) au fost omologate comunitar (CE) de tip;

b) au fost înmatriculate ultima dată într-un SM;

c) nu au suferit modificări constructive în raport cu datele înscrise în certificatul de înmatriculare,

după identificarea acestora (subpct. 8.1.), verificarea conformității cu tipul de vehicul omologat CE și efectuarea verificării lor tehnice (subpct. 8.3.);

22.4. pentru vehiculele înmatriculate în România și care nu dețin CIV, după identificarea acestora (subpct. 8.1.) și efectuarea verificării lor tehnice (subpct. 8.3.);

22.5. pentru vehiculele cărora RAR le-a acordat omologarea individuală (prevăzute la subpct. 7.1. - 7.4.).

Eliberarea CIV pentru vehiculele precizate la subpct. 22.1. – 22.4. include și acordarea numărului național de registru.

23. CIV se poate elibera numai pentru vehiculele care pot fi identificate, respectiv cele pentru care RAR stabilește un număr de identificare valid.

24. Vehiculele rutiere prezentate în vederea eliberării CIV, care nu pot fi identificate de R.A.R. din cauza lipsei sau a modificării numerelor de identificare a acestora, așa cum au fost ele realizate de către producător sau de către autoritățile competente, după caz, nu pot obține eliberarea CIV.

25. În cazul pierderii, furtului sau distrugerii CIV, RAR poate emite un duplicat al CIV, cu avizul autorității competente care a efectuat înmatricularea sau înregistrarea. De asemenea, RAR poate emite un duplicat al CIV și în cazul refuzului de predare a CIV constat de

executorul judecătoresc, cu ocazia executării silite. Duplicatul unei CIV se emite numai pe baza înregistrărilor din sistemul informatic al RAR, fără prezentarea vehiculului.

26. În cazurile prevăzute la pct. 25, pentru CIV emise de către titularii omologării de tip/numărului național de registru și care nu au fost utilizate la înmatriculare/înregistrare, o altă CIV va fi emisă de titularul omologării de tip/numărului național de registru. În acest sens, este necesar ca titularul omologării de tip/numărului național de registru să emită o adresă către RAR prin care să solicite anularea CIV inițial și în care să menționeze seria noii CIV emise pentru respectivul vehicul. În cazul în care certificatul de omologare de tip/numărului național de registru nu mai este valabil, nu se mai poate emite o nouă CIV.

27. La epuizarea spațiului destinat înscrierii caracteristicilor tehnice ale vehiculului ori a datelor de identitate a deținătorilor, RAR eliberează o nouă CIV. De asemenea, RAR eliberează o nouă CIV la orice schimbare a numărului de identificare al unui vehicul.

28. RAR poate elibera CIV cu valabilitate limitată de 30 de zile pentru vehiculele care nu corespund integral cerințelor de omologare/eliberare CIV, pentru scoaterea lor din țară.

29. Pentru alte situații sau în cazul în care se solicită eliberarea CIV cu valabilitate limitată mai mare de 30 de zile este necesară aprobarea MTI.

30. În cazurile prevăzute la pct. 28 și 29, valabilitatea CIV se socotește de la data înmatriculării vehiculului respectiv.

31. CIV completată numai cu datele despre vehicul se eliberează de RAR:

31.1. solicitantului activității de omologare, pentru vehiculele menționate la subpct. 22.5.;

31.2. solicitantului activității de eliberare a CIV, pentru vehiculele menționate la subpct. 22.1.- 22.4.;

31.3. deținătorului vehiculului sau împuternicitului legal al acestuia, în cadrul activității de eliberare a duplicatului unei CIV sau la eliberarea unei alte CIV, dacă cea inițială a fost luată în evidență de către autoritatea competentă de înmatriculare;

31.4. solicitantului activității de eliberare a duplicatului unei CIV, dacă cea inițială a fost emisă de RAR și nu a fost luată în evidență de către autoritatea competentă de înmatriculare.

31.<sup>1</sup> În cazul vehiculelor incomplete, nu se aplică folia de securizare pe CIV.

### **Subcapitolul I5**

#### **Cerințe privind vehiculele rutiere înmatriculate sau înregistrate în România, care au suferit modificări ale caracteristicilor constructive menționate în CIV**

32. Pentru menținerea în circulație, vehiculele rutiere înmatriculate sau înregistrate în România, care au suferit modificări ale caracteristicilor constructive menționate în CIV, trebuie supuse omologării și modificării CIV. Completarea și carosarea unui vehicul de bază sau incomplet sunt asimilate modificărilor care fac obiectul prezentului subcapitol.

La omologare se aplică condițiile constructive în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului (sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută).

În cazul în care modificările efectuate conduc la modificarea categoriei de omologare, se aplică condițiile constructive în vigoare în România la data omologării efectuate ca urmare a modificării vehiculului, cu excepția cerințelor privind emisiile poluante, condiția aplicabilă fiind aceea de a se menține cel puțin aceeași normă de poluare EURO în raport cu autovehiculul care a fost modificat.

33. La modificările menționate la pct. 32., în cazul intervenției la sistemele care privesc siguranța circulației, protecția mediului, eficiența energetică și protecția împotriva furturilor și care sunt reglementate de directivele/regulamentele CEE/CE sau de regulamentele CEE-ONU, trebuie utilizate numai echipamente, componente, entități tehnice, piese și materiale de exploatare de origine sau omologate ori certificate conform legislației în vigoare.

34. Modificările menționate la pct. 32 pot fi efectuate numai de operatori economici autorizați de RAR, conform legislației în vigoare, în baza unei variante constructive avizate de către RAR, după caz.

Varianta constructivă a unui vehicul reprezintă setul de caracteristici comune ce permit gruparea vehiculelor modificate în vederea identificării și asigurării trasabilității descrierilor tehnice ale acestora.

Avizarea variantei reprezintă activitatea de analiză și evaluare a descrierii tehnice a unui vehicul modificat ce urmează a fi supus omologării individuale.

35. Modificarea unui vehicul este acceptată, iar RAR modifică datele înscrise în CIV numai dacă:

- evaluarea tehnică efectuată stabilește că modificarea respectivă este compatibilă din punct de vedere tehnic în raport cu caracteristicile constructive ale vehiculului;

- modificarea respectivă nu influențează în mod negativ, în ceea ce privește siguranța rutieră și protecția mediului, comportamentul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate ale vehiculului;

- sunt respectate integral prevederile legislației și reglementărilor tehnice aplicabile la omologare, în conformitate cu prezentele reglementări.

Respectarea cerințelor de mai sus poate fi dovedită fie pe baza documentației tehnice, fie prin efectuarea verificărilor și/sau a testelor necesare.

35.<sup>1</sup> Omologarea autovehiculelor echipate cu postul de conducere pe partea dreaptă în raport cu planul median longitudinal al vehiculului și care au suferit modificări ale caracteristicilor constructive menționate în CIV se acordă numai dacă postul de conducere se schimbă pe partea stângă în raport cu planul median longitudinal al vehiculului.

36. RAR modifică CIV/eliberează o nouă CIV numai la solicitarea deținătorului înscris în CIV.

37. Prevederile privind montarea de către carosieri individuali a suprastructurii și a platformei pentru încărcare la vehiculele utilitare sunt prevăzute în anexa nr. 4.

38. Prevederile privind protecția ocupanților autovehiculelor contra deplasării mărfurilor (încărcăturii) sunt prevăzute în anexa nr. 5.

39. Lista cu modificările speciale aduse autovehiculelor în scopul conducerii de către persoanele cu handicap și/sau în scopul preluării și transportării persoanelor cu handicap grav sau accentuat este prevăzută în anexa nr. 9.

### **Subcapitolul I6**

#### **Prevederi finale**

40. Definirea categoriilor de folosință ale vehiculelor, clasificarea vehiculelor pe categorii de omologare, precum și definirea tipurilor de caroserie și a claselor pentru autovehiculele pentru transportul de pasageri sunt cele precizate în RNTR-2.

41. MTI poate acorda excepții de la unele prevederi ale prezentelor reglementări, aplicabile la omologare/eliberarea CIV, cu condiția de a se impune respectarea unor condiții alternative, astfel încât să nu fie afectate în mod semnificativ siguranța rutieră și protecția mediului.

În certificatul de omologare individuală se vor menționa derogările acordate. De asemenea, în CIV se vor menționa sintetic derogările acordate.

42. Viteza maximă constructivă a vehiculelor rutiere, puterea netă a motorului și cilindrul motorului care se înscriu în CIV sunt cele indicate de producător.

Pentru autovehiculele din categoriile M și N, prevăzute cu limitator de viteză sau cu sistem integrat de limitare a vitezei, în CIV se va înscrie viteza maximă care nu poate fi depășită constructiv, datorită limitatorului de viteză sau sistemului integrat de limitare a vitezei, și care este declarată de către solicitantul omologării/eliberării CIV în documentele tehnice prezentate în vederea omologării/eliberării CIV.

Cilindrul motorului (capacitatea cilindrică a motorului) este cea definită prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu modificările ulterioare, sau prin Directiva 70/220/CEE, cu modificările ulterioare.

În cazul constatării unor neconcordanțe majore între caracteristicile tehnice ale vehiculului și datele indicate de producător și/sau de solicitantul omologării/eliberării CIV, RAR poate

proceda la verificarea și, după caz, modificarea acestor date pe bază de documente, rapoarte de încercare sau testare.

43. Anul de fabricație care se înscrie în CIV reprezintă anul codificat de producător în structura VIN sau, dacă acesta nu este prevăzut de producător, anul calendaristic în timpul căruia a fost fabricat vehiculul.

În cazul vehiculelor pentru care anul codificat în structura VIN este ulterior anului calendaristic în care se eliberează CIV, anul de fabricație care se înscrie în CIV este anul calendaristic în care se eliberează CIV.

44. Caracteristicile și performanțele care nu sunt reglementate prin reglementări naționale, directive CE/CEE individuale, regulamente (CE) individuale sau regulamente CEE-ONU ori prin orice alte acte normative care nu sunt menționate de prezentele reglementări nu se verifică de RAR și se înscriu în documentele eliberate de RAR, inclusiv în CIV, în conformitate cu datele declarate de solicitantul omologării/eliberării CIV pe propria răspundere a acestuia. Orice consecințe de natură juridică, administrativă și/sau economică ce decurg din respectiva declarație vor fi suportate de solicitantul omologării.

45. Vehiculele complete, completate, carosate sau modificate pentru a fi utilizate de forțele armate, forțele de menținere a ordinii publice (forțele de securitate a statului, de poliție, de jandarmerie sau poliția de frontieră), serviciile de protecție civilă, serviciile de luptă împotriva incendiilor (pompieri) și alte servicii de urgență (servicii de ambulanță și medicină, pentru acordarea ajutorului de urgență sau servicii de descarcerare) se pot omologa de către RAR ca vehicule speciale.

Pentru aceste vehicule MTI poate acorda derogări de la cerințele prevăzute la omologare, pentru elementele constructive specifice utilizării speciale, atunci când respectarea cerințelor tehnice este incompatibilă cu utilizarea respectivă.

În vederea omologării, solicitantul omologării trebuie să pună la dispoziția RAR un document emis de către autoritatea competentă prin care să fie precizate elementele constructive specifice utilizării speciale, care justifică încadrarea vehiculului respectiv ca vehicul special și, după caz, a acordării unor derogări de la cerințele prevăzute la omologare.

În certificatul de omologare individuală se vor menționa derogările acordate. De asemenea, în CIV se vor menționa sintetic derogările acordate.

Vehiculele utilizate de către entitățile prevăzute la primul paragraf vor putea fi utilizate în alt scop numai după reomologarea de către RAR. La reomologare se vor aplica cerințele tehnice care erau în vigoare la data fabricației vehiculului respectiv.

45.<sup>1</sup> Autovehiculele speciale din categoria M pot fi SA autorulotă, SB blindat, SC ambulanță, SD funerar, SH vehicul accesibil scaunelor rulante, precum și SG alte activități pentru vehiculele precizate la pct. 45.

Un vehicul poate fi considerat că are destinație specială numai dacă vehiculul în sine îndeplinește o funcție determinată de existența pe vehicul a unor adaptări și/sau echipamente speciale. În situația în care modificarea vehiculului constă numai în adaptări care facilitează transportul unui echipament special mobil, urmând ca el să fie folosit la locul de muncă detașat de pe vehicul, acest vehicul nu va fi considerat cu destinație specială, întrucât rolul lui este numai pentru transportul respectivului echipament.

La omologarea acestor vehicule se au în vedere, pe lângă verificările efectuate conform prezentelor reglementări, și respectarea cerințelor privind încadrarea în categoria de omologare, precum și prescripțiile specifice pentru adaptările și/sau pentru montajul echipamentelor speciale cuprinse în documentația de omologare CE de tip a vehiculului de bază sau în manualul de carosare al acestuia. De asemenea, vor fi luate în considerare și precizările/derogările privind omologarea vehiculelor cu destinație specială prevăzute în anexa XI la Directiva 2007/46/CE, cu modificările ulterioare.

46. La aplicarea directivelor CE/CEE, regulamentelor (CE) sau regulamentelor CEE-ONU prevăzute în prezentele reglementări, se au în vedere modificările aplicabile în conformitate cu prevederile RNTR 2.

47. În cazul în care la aplicarea prezentelor prevederi se are în vedere anul de fabricație al

unui vehicul, la omologare se vor aplica prevederile în vigoare la data de 1 ianuarie a anului de fabricație.

## CAPITOLUL II

### Metodologia de certificare a autenticității

1. Certificarea autenticității se efectuează de către RAR pentru:
  - 1.1. vehiculele rutiere utilizate care sunt sau au fost ultima dată înmatriculate într-un alt stat și care se supun omologării și/sau eliberării CIV în vederea înmatriculării în România;
  - 1.2. vehiculele rutiere utilizate care nu sunt supuse înmatriculării în țara de proveniență și care se supun omologării și/sau eliberării CIV în vederea înmatriculării în România;
  - 1.3. vehiculele rutiere utilizate care sunt sau au fost ultima dată înmatriculate în România și care își schimbă deținătorul;
  - 1.4. orice vehicul rutier, la cerere.
2. Sunt exceptate de la certificarea autenticității autovehiculele destinate competițiilor sportive și vehiculele istorice.
3. Certificarea autenticității se efectuează prin metode nedistructive, în spații dotate cu echipamente specifice.
4. Certificarea autenticității este condiționată de completarea de către solicitant a formularului „Cerere activitate RAR” cu date privind identitatea sa, a vehiculului și a deținătorului acestuia. Cererea se completează de către solicitant pe propria răspundere, se semnează de către acesta în prezența angajatului RAR care efectuează prestația și rămâne în arhiva RAR conform prevederilor legale.
5. Pentru vehiculele precizate la subpct. 1.1 și 1.2, la certificarea autenticității se verifică dacă:
  - 5.1. principalele elemente de identificare ale vehiculului sunt originale și/sau nu au fost supuse unor modificări neautorizate;
  - 5.2. formularul-tip al documentului care confirmă înmatricularea anterioară a vehiculului, eliberat de autoritățile competente din țara de proveniență, este autentic. Verificarea formularului-tip se face pentru vehiculele care se supun înmatriculării în țara de proveniență și numai pentru documentele al căror model etalon se regăsește în baza de date a RAR;
  - 5.3. vehiculul nu figurează ca dat în urmărire pe plan internațional la data efectuării certificării autenticității și eliberării certificatului de autenticitate, potrivit bazei de date puse la dispoziția RAR de autoritățile competente din România.
6. Pentru vehiculele prevăzute la subpct. 1.3, la certificarea autenticității se verifică dacă:
  - 6.1. se mențin principalele elemente de identificare și caracteristicile constructive ale vehiculului în aceeași configurație ca la momentul omologării/eliberării CIV;
  - 6.2. vehiculul nu figurează ca dat în urmărire pe plan intern la data efectuării certificării autenticității și eliberării certificatului de autenticitate, potrivit bazei de date puse la dispoziția RAR de autoritățile competente din România;
  - 6.3. vehiculul figurează cu inspecția tehnică periodică în termen de valabilitate.
7. Pentru cazul precizat la subpct. 1.4, la certificarea autenticității se utilizează prevederile aplicabile ale pct. 5 și 6, în funcție de statutul vehiculului.
8. Pentru vehiculele care corespund din punct de vedere al certificării autenticității, RAR emite certificatul de autenticitate. Acest document este valabil pentru o singură înmatriculare, dar nu mai mult de 60 de zile calendaristice de la data eliberării sale. Certificatul de autenticitate poate conține mențiuni cu privire la anumite particularități referitoare la circumstanțele eliberării sale.
9. Pentru vehiculele care nu corespund din punct de vedere al certificării autenticității, RAR nu emite certificatul de autenticitate, iar în raportul de verificare eliberat se menționează motivele deciziei RAR. Fac excepție situațiile în care instanțele de judecată, parchetele sau organele de urmărire penală dispun în mod expres eliberarea certificatului de autenticitate, caz în care RAR va menționa în certificatul de autenticitate documentul prin care s-a dispus eliberarea acestuia.

## CAPITOLUL III

### Omologarea în cazul înlocuirii șasiului/caroseriei

1. Prin înlocuirea șasiului/caroseriei unui vehicul se înțelege totalitatea operațiunilor determinate de schimbarea șasiului/caroseriei cu un alt șasiu/o altă caroserie compatibil(ă), în condițiile menționate în prezentele reglementări.

2. Noua configurație a vehiculului se supune omologării. Condițiile constructive aplicabile la omologarea determinată de înlocuirea șasiului/caroseriei sunt cele prevăzute în prezentele reglementări, ținându-se cont de anul de fabricație al vehiculului inițial, numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele cerințe:

2.1. vehiculul inițial deține CIV, cu excepția CIV cu valabilitate limitată de 30 zile, sau cel puțin este înmatriculat în România;

2.2. noul element de rezistență (șasiul/caroseria) este compatibil cu cel inițial;

2.3. în cazul autovehiculelor, s-a păstrat motorul înscris în CIV sau cel puțin în certificatul de înmatriculare.

Totuși, în cazul unui autovehicul din categoriile M<sub>2</sub> sau M<sub>3</sub> se va impune respectarea cerințelor privind amenajarea interioară în vigoare la data omologării noii configurații a acestuia.

3. În cazul în care cel puțin una dintre cerințele prevăzute la subpct. 2.1., 2.2. și 2.3. nu este îndeplinită, omologarea vehiculului astfel obținut se face prin raportare la condițiile constructive prevăzute în prezentele reglementări, ținându-se cont de anul de fabricație al subansamblului care constituie noul element principal de rezistență.

4. Se consideră că două caroserii/șasiuri sunt compatibile în sensul subpct. 2.2. dacă ele sunt destinate unor vehicule identice cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici:

4.1. marca, admitându-se ca excepție vehiculele fabricate sub licență (pentru toate categoriile de vehicule);

4.2. tipul desemnat de către producător în conformitate cu definiția din directiva-cadru specifică (pentru toate categoriile de vehicule);

4.3. tipul caroseriei (numai pentru vehiculele din categoria M);

4.4. numărul de axe (pentru toate categoriile de vehicule).

5. Se va proceda la înlocuirea efectivă a șasiului/caroseriei numai după obținerea de către solicitant a acceptului de efectuare a acestei operațiuni, eliberat de către RAR inclusiv pe baza identificării vehiculului inițial. RAR nu omologhează și nu eliberează/modifică CIV pentru un vehicul la care s-a înlocuit șasiul/caroseria sau la care s-a înlocuit numai elementul purtător al numărului de identificare, dacă vehiculul inițial este blocat în sistemul informatic al RAR. Înlocuirea șasiului/caroseriei se efectuează numai în ateliere de reparații autorizate conform legislației în vigoare pentru această activitate.

6. Dacă prevederile pct. 5 sunt îndeplinite, iar rezultatele verificărilor efectuate în cadrul omologării demonstrează îndeplinirea cerințelor aplicabile, în CIV eliberată/modificată conform cap. I RAR va înscrie mențiunea referitoare la înlocuirea șasiului/caroseriei.

7. Omologarea unui vehicul care se prezintă la RAR pentru înscrierea mențiunii privitoare la înlocuirea șasiului/caroseriei care s-a efectuat anterior datei de 1 ianuarie 2006 se acordă, de asemenea, pe baza cerințelor tehnice prevăzute în prezentele reglementări, ținând cont de anul de fabricație al vehiculului inițial, numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele cerințe:

7.1. sunt îndeplinite cerințele prevăzute la subpct. 2.1 - 2.3;

7.2. se atestă prin documente data achiziției șasiului/caroseriei și data efectuării operațiunii de înlocuire (factură/deviz/adeverință atelier privind lucrările efectuate sau declarație pe propria răspundere autentificată notarial, dacă lucrarea a fost efectuată în regie proprie).

8. În cazul în care cel puțin una dintre cerințele de la subpct. 7.1. și 7.2. nu este îndeplinită, omologarea vehiculului astfel obținut se face prin raportare la condițiile constructive prevăzute în prezentele reglementări, ținând cont de anul de fabricație al subansamblului care constituie noul element principal de rezistență.

9. Șasiurile/Caroseriile inițiale ale vehiculelor cărora li s-a înlocuit principalul element al structurii de rezistență nu se mai pot folosi pentru echiparea altor vehicule.



10. Șasiurile/Caroseriile provenite de la vehicule radiate în vederea casării nu se pot folosi pentru echiparea altor vehicule.

10.<sup>1</sup> Nu se acordă omologarea pentru vehiculele echipate cu șasiuri/caroserii provenite de la vehicule care figurează ca date în urmărire pe plan intern sau internațional.

11. Nu se supun omologării vehiculele la care s-a înlocuit numai elementul de caroserie/șasiu purtător al numărului de identificare, respectiv partea componentă a structurii de rezistență care constituie suportul numărului de identificare poansonat și pe care producătorul o livrează ca piesă de schimb.

12. Pentru un vehicul, RAR acceptă înlocuirea elementului precizat la pct. 11 și modifică în consecință CIV numai dacă:

12.1. elementul montat pe vehicul constituie o piesă de schimb nouă;

12.2. reparația s-a efectuat într-un atelier de reparații autorizat conform legislației în vigoare pentru activitatea de intervenție la structura de rezistență.

13. Modificarea CIV se poate face și pentru vehiculele la care elementul de șasiu/caroserie purtător al numărului de identificare a fost înlocuit anterior datei de 1 ianuarie 2006, fără respectarea prevederilor subpct. 12.2, numai dacă:

13.1. elementul montat pe vehicul constituie o piesă de schimb nouă;

13.2. în absența numărului de identificare poansonat, celelalte indicii regăsite pe vehicul confirmă identitatea acestuia (an fabricație, cod și serie motor, succesiune culori, elemente specifice perioadei de fabricație etc.);

13.3. se atestă prin documente data achiziției piesei de schimb și data efectuării operațiunii de înlocuire (factură/deviz/adeverință atelier privind lucrările efectuate sau declarație pe propria răspundere autentificată notarial, dacă lucrarea a fost efectuată în regie proprie).

14. În cazul în care vehiculul nu se încadrează în prevederile pct. 12 sau 13, acesta nu va putea beneficia de eliberarea/modificarea CIV.

### **CAPITOLUL III<sup>1</sup>**

#### **Eliberarea atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări**

1. La cerere, RAR poate elibera în cazul mașinilor autopropulsate pentru lucrări un atestat tehnic, al cărui model este prevăzut în anexa nr. 10.

2. Condițiile constructive care trebuie îndeplinite de aceste vehicule în vederea obținerii atestatului tehnic sunt cele prevăzute în cap. VII.

3. Eliberarea de către RAR a atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări nu exonerează deținătorul mașinii autopropulsate pentru lucrări de la respectarea celorlalte prevederi legale aplicabile pentru introducerea pe piață și/sau introducerea în circulație a acesteia.

### **CAPITOLUL IV**

#### **Condiții constructive privind autovehiculele complete sau incomplete, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, precum și remorcile acestora**

##### **1. Condiții privind elementele de identificare**

1.1. Numărul de identificare trebuie să fie poansonat (după caz, inscripționat), în general pe o componentă nedemontabilă a principalului element de rezistență al vehiculului, în forma și folosind caracterele prevăzute de către producător sau o autoritate competentă din țara de proveniență.

1.2. Plăcuța producător trebuie să fie inscripționată cel puțin cu numărul de identificare al vehiculului și cu masele maxime tehnic admisibile, conform prezentei reglementări. După caz, se mai pot regăsi informații referitoare la producătorul vehiculului, motorizare, tipul vehiculului respectiv, numărul de omologare CE, iar la semiremorci, masa maximă admisibilă pe pivotul șeii de cuplare. Dacă masele maxime tehnic admisibile se situează peste masele maxime autorizate dintr-o anumită țară, pe plăcuța producător pot fi înscrise și masele maxime autorizate. În acest caz, masele maxime se vor indica în două rubrici, după cum urmează: în cea stângă, masele maxime autorizate, și în cea dreaptă, masele maxime tehnic admisibile. Producătorul poate da și informații suplimentare, sub inscripțiile obligatorii sau lateral față de acestea, dar în afara dreptunghiului marcat cu claritate, în care pot fi plasate exclusiv datele menționate mai sus.

## 2. Condiții privind masele

2.1. Masele maxime tehnic admisibile (totală, pe axe, remorcabile, în autotren, pe cârligul de remorcare, pe plafon, după caz), sunt cele stabilite de către producătorul vehiculului și/sau menționate în documentele de omologare. Masa proprie a vehiculului se stabilește prin cântărire.

2.1.<sup>1</sup> Începând cu 1 noiembrie 2014 vehiculele noi trebuie să respecte cerințele cuprinse în Regulamentul (UE) nr.1230/2012.

2.1.<sup>2</sup> Vehiculele utilizate și, până la data de 31 octombrie 2014, cele noi, trebuie să respecte cerințele prevăzute la pct. 2.2 – 2.6, după caz.

2.2. Suma maselor tehnic admisibile pe axe nu poate fi mai mică decât masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului, cu excepția semiremorcilor și a remorcilor cu axă centrală, la care o parte a masei maxime tehnic admisibile se repartizează vehiculului tractor.

2.3 Condiții specifice privind masele autovehiculelor M<sub>1</sub> și ale remorcilor acestora:

2.3.1. Masa maximă tehnic admisibilă a autovehiculului nu poate fi mai mică decât masa proprie a autovehiculului plus masa de încărcare convențională ( nr. de locuri x 75 kg).

2.3.2. Masa maximă tehnic admisibilă a remorcii cu dispozitiv de frânare nu poate depăși 3500 kg. Masa remorcabilă cu dispozitiv de frânare a unui autovehicul nu poate depăși masa maximă tehnic admisibilă a acestuia (în cazul autovehiculelor de teren, de 1,5 ori această masă).

2.3.3. Masa maximă tehnic admisibilă a remorcii fără dispozitiv de frânare nu poate depăși 750 kg. Masa remorcabilă fără dispozitiv de frânare a unui autovehicul nu poate depăși jumătate din masa proprie a acestuia.

2.3.4. Masa maximă tehnic admisibilă pe axa față a autovehiculului nu poate fi mai mică de 30% din masa maximă tehnic admisibilă a acestuia.

2.4. Condiții specifice privind masele unui vehicul M, N și O, altele decât M<sub>1</sub>:

2.4.1. Masa maximă admisibilă corespunzătoare axei (axelor) motoare trebuie să reprezinte cel puțin 25% din masa maximă tehnic admisibilă a autovehiculului;

2.4.2. Masa maximă admisibilă corespunzătoare axei (axelor) directe nu poate fi mai mică decât 20% din masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului;

2.4.3. Autovehiculele trebuie să poată dezvolta o putere de cel puțin 5 kW pe fiecare tonă din masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului. În cazul autoremorcherelor, valoarea trebuie să fie de cel puțin 2,2 kW/t.

2.5. În cazul autobuzelor și microbuzelor, masa pasagerilor (masa unui pasager stabilită conform tabelului de mai jos înmulțită cu numărul pasagerilor) + masa proprie a vehiculului + masa corespunzătoare bagajelor (100 kg pentru fiecare m<sup>3</sup> din volumul compartimentelor de bagaje + 75 kg pentru fiecare m<sup>2</sup> din suprafața acoperișului prevăzut pentru transportul bagajelor) + masa maximă tehnic admisibilă pe cupla de remorcare (dacă este montat dispozitivul pe vehicul) nu trebuie să fie mai mare decât masa maximă tehnic admisibilă.

2.6. În tabelul de mai jos sunt prezentate valorile rezervate masei unui pasager, precum și spațiul destinat acestuia în picioare:

Clasa vehiculului	Masa pasagerului (kg)	Spațiul convențional pentru un pasager în picioare (m <sup>2</sup> /pasager)
Clasa I și A <sup>***)</sup>	68	0,125
Clasa II	71 <sup>*)</sup>	0,15
Clasa III și B	71 <sup>*)</sup>	Fără pasageri în picioare

<sup>\*)</sup> Inclusiv 3 kg bagaj de mână

<sup>\*\*\*)</sup> Dacă un vehicul din clasele II, III sau B trebuie să fie omologat și ca vehicul din clasele I sau A, la omologarea pentru aceste clase nu trebuie să se țină seama de masele bagajelor transportate în spațiile de bagaje, care nu sunt accesibile din exteriorul vehiculului.

2.7. ABROGAT

2.8. Modificarea masei maxime tehnic admisibile a unui vehicul se acceptă dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele cerințe:

2.8.1. respectivul tip de vehicul este omologat și la valoarea modificată a masei maxime tehnic admisibile, fapt dovedit prin prezentarea certificatului de omologare în conformitate cu

Directiva 92/21/CE sau Directiva 97/27/CEE, după caz;

2.8.2. valoarea modificată a masei maxime tehnic admisibile nu determină schimbarea categoriei de omologare a vehiculului;

2.8.3. producătorul vehiculului sau reprezentantul acestuia în România procedează la înlocuirea plăcuței inițiale a producătorului cu o alta care conține valoarea modificată a masei maxime tehnic admisibile;

2.8.4. analiza tehnică și verificările efectuate demonstrează faptul că eventualele modificări aduse vehiculului mențin gradul de siguranță rutieră și protecție a mediului impus de prezentele reglementări pentru categoria respectivă de vehicul.

2.9. În cazul modificărilor vehiculelor care afectează masa proprie a acestora (schimbarea motorului cu unul cu un alt cod, modificarea numărului de locuri, modificarea/înlocuirea suprastructurii etc.), noua repartitie de mase sau poziția actuală a centrului de masă trebuie să respecte condițiile prezentei reglementări. În cazul în care poziția centrului de masă s-a modificat semnificativ, omologarea individuală se poate acorda numai dacă rezultatele încercărilor de stabilitate sunt favorabile.

### 3. Condiții privind dimensiunile

3.1. Dimensiunile vehiculului sunt cele stabilite de către producătorul vehiculului și/sau menționate în documentele de omologare.

3.1.<sup>1</sup> Începând cu 1 noiembrie 2014 vehiculele noi trebuie să respecte cerințele cuprinse în Regulamentul (UE) nr. 1230/2012

3.2. Vehiculele utilizate și, până la data de 31 octombrie 2014, cele noi, trebuie să respecte cerințele de mai jos:

Dimensiuni maxime admise	(m)
<i>Lungime</i>	
Autovehicul	12,00
Remorcă	12,00
Autobuz cu 2 axe	13,50
Autobuz cu 3 axe	15,00
Autobuz articulat	18,75
<i>Lățime</i>	
Autovehicule M <sub>1</sub>	2,50
Toate vehiculele, cu excepția autovehiculelor M <sub>1</sub> , a vehiculelor izoterme și frigorifice	2,55
Vehicule izoterme și frigorifice	2,60
<i>Înălțime</i> – toate vehiculele	4,00
Distanța maximă între axa pivotului de cuplare al semiremorcii și partea din spate a semiremorcii	12,00
Distanța maximă măsurată orizontal între axa pivotului și orice punct din partea din față a semiremorcii	2,04

3.3. Prin derogare de la prevederile pct. 3.2, se poate acorda omologarea pentru vehiculele care depășesc dimensiunile maxime impuse, în cazul vehiculelor cu adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale care nu permit încadrarea în aceste dimensiuni sau în cazul vehiculelor destinate efectuării de transporturi pentru încărcături indivizibile

3.4. Definițiile dimensiunilor de gabarit și elementele de care se ține cont la măsurare sunt următoarele:

3.4.1. *lungimea* vehiculului cuprinde toate elementele acestuia, inclusiv pe cele proeminente aflate în față și în spate (bare de protecție, roata de rezervă etc.), cu excepția următoarelor componente:

- ștergătoare și elemente ale instalației de spălat;
- plăci de înmatriculare față / spate;
- sigilii vamale, inclusiv dispozitive de fixare și de protecție ale acestora;
- elemente de cauciuc sau plastic în afara gabaritului;

- echipament de iluminare / semnalizare;
- oglinzi și alte dispozitive ajutătoare pentru vizibilitate indirectă;
- prize de aer;
- trepte de acces și dispozitive de agățare;
- platforme și rampe de acces, dacă în poziția lor pliată (care corespunde stării vehiculului pregătit de mers) ies din gabarit cu cel mult 300 mm;
- elemente de cuplare la autovehicule;
- dispozitive pentru fixarea prelatei, ca și protecțiilor lor;
- parasolare exterioare;
- țevile de troleu de la vehiculele cu propulsie electrică.

3.4.2. *lățimea* vehiculului cuprinde toate elementele acestuia, inclusiv pe cele fixe care ies în relief la partea laterală (butucul roților, mânerele ușilor, barele de protecție etc.), cu excepția următoarelor componente:

- sigilii vamale, inclusiv dispozitive de fixare și de protecție ale acestora;
- dispozitive de fixare a prelatei și de protecție a acestora;
- indicatoare pentru presiune critică în pneuri;
- apărători de noroi flexibile;
- echipamentele de iluminat și semnalizare;
- oglinzi laterale retrovizoare și alte dispozitive ajutătoare pentru vizibilitate indirectă;
- scări retractabile;
- pentru vehiculele de categoria M2 și M3, rampele de acces, platformele de ridicat și echipamentele similare în ordine de mers, care nu depășesc cu mai mult de 10 mm laterala vehiculului;
- deformările pneurilor la nivelul punctului de contact cu solul;

3.4.3. *înălțimea* vehiculului cuprinde toate elementele acestuia, inclusiv deflectorul și pantografele (în poziția coborâtă), cu excepția antenelor.

3.4.4. *ampatamentul* autovehiculului sau remorcii – distanța între planele perpendiculare pe planul longitudinal median al vehiculului și care trec prin centrele a două axe consecutive. Pentru vehiculele cu trei axe sau mai multe, se indică ampatamentele între roțile consecutive începând cu roata cea mai din față spre roata cea mai din spate; ampatamentul total este suma acestor distanțe. Ampatamentul semiremorcii reprezintă distanța de la axa pivotului de remorcare, în poziție verticală, la planul vertical conținând axa primei osii a semiremorcii. În cazul semiremorcilor cu două sau mai multe axe, se aplică aceeași regulă ca la un vehicul cu trei sau mai multe axe.

3.4.5. *ecartamentul unei axe* – distanța dintre dreptele de intersecție ale planelor mediane ale roților cu planul de sprijin. Pentru două roți jumelate, planul median este planul echidistant față de flancul interior al unei roți și flancul exterior al celeilalte roți.

3.4.6. *consola spate* – distanța între planul vertical ce trece prin centrele roților din spate și un punct extrem din spate de pe vehicul, ținând cont de toate elementele fixate rigid pe vehicul.

3.5. Modificările dimensiunilor unui vehicul sunt acceptate numai în limitele stabilite de către producător. În cazul în care aceste limite au fost depășite, omologarea individuală se poate acorda numai dacă rezultatele încercărilor de manevrabilitate efectuate conform prevederilor Directivei 97/27/CE sunt favorabile.

#### **4. Condiții privind sistemul de frânare**

4.1. Ansamblul sistemelor de frânare cu care este echipat un vehicul trebuie să fie compus din frâna de serviciu, frâna de securitate și frâna de staționare.

4.1.1. Frânare de serviciu - trebuie să permită reducerea progresivă a vitezei și oprirea automobilului și, după caz, a combinației de vehicule; echipamentul pentru frânarea de serviciu trebuie să aibă două circuite independente, fiecare circuit acționând cel puțin două roți amplasate pe părți diferite. Conducătorul trebuie să poată obține această frânare de pe locul său de conducere, fără să ridice mâinile de pe comanda direcției.

4.1.2. Frânare de securitate - frânarea de securitate, care să permită reducerea progresivă

a vitezei și oprirea automobilului și, după caz, a combinației de vehicule, în cazul defectării echipamentului pentru frânarea de serviciu. Conducătorul trebuie să poată obține această frânare de pe locul său de conducere, păstrând cel puțin o mână pe comanda direcției.

4.1.3. Frânare de staționare - trebuie să permită menținerea vehiculului imobilizat pe o pantă ascendentă sau descendentă de cel puțin 18% (12% atunci când autovehiculul tractează o remorcă încărcată), chiar și în absența conducătorului, elementele active rămânând menținute în poziția de strângere prin intermediul unui dispozitiv cu acționare pur mecanică. Conducătorul trebuie să poată obține frânarea de pe locul său de conducere, cu excepția remorcilor unde sistemul de acționare al frânei de staționare poate fi activat de către o persoană aflată lângă vehicul, pe sol.

4.2. Sistemele care asigură frânarea de serviciu, frânarea de securitate și frânarea de staționare pot avea părți comune, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

4.2.1. trebuie să existe cel puțin două comenzi independente una de alta și ușor accesibile conducătorului de pe locul său;

4.2.2. comanda sistemului de frânare de serviciu trebuie să fie independentă de cea a sistemului de frânare de staționare;

4.2.3. dacă funcția sistemului de frânare de securitate este preluată de sistemul de frânare de serviciu, acesta trebuie să aibă două circuite independente.

4.3. Vehiculele fabricate după 31 martie 2001 care fac parte din categoriile  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  și  $N_3$  (cu excepția celor cu mai mult de 4 axe), precum și  $O_3$  și  $O_4$  trebuie să fie prevăzute cu ABS. Dacă un autovehicul înmatriculat în România este transformat în categoria  $M_2$  sau  $M_3$ , acesta trebuie prevăzut cu ABS.

4.4. Remorcile aparținând categoriei  $O_1$  nu trebuie echipate în mod obligatoriu cu un sistem de frânare de serviciu; totuși, dacă o remorcă din această categorie este echipată cu un sistem de frânare de serviciu, acesta trebuie să corespundă aceluiași condiții ca și cele impuse pentru categoria  $O_2$ .

4.5. Toate remorcile aparținând categoriei  $O_2$  trebuie să fie echipate cu un sistem de frânare de serviciu acționat prin intermediul sistemului de frânare al vehiculului tractor sau de tipul prin inerție. Acest ultim tip nu va fi admis decât pentru remorci, nu și pentru semiremorci. Sistemul de frânare prin inerție trebuie să permită deplasarea spre înapoi a remorcii cu vehiculul tractor. Pentru remorcile noi, dispozitivele utilizate în acest scop trebuie să funcționeze automat și să se decupleze automat atunci când remorca se deplasează spre înainte. Pentru remorcile de categoria  $O_2$  este autorizată și folosirea frânei de serviciu electrică.

4.6. Toate remorcile aparținând categoriilor  $O_3$  și  $O_4$  trebuie să fie echipate cu un sistem de frânare de serviciu acționat prin intermediul sistemului de frânare al vehiculului tractor.

4.7. Sistemul de frânare de serviciu trebuie să acționeze pe toate roțile remorcii.

4.8. În cazul unui autovehicul autorizat să tracteze o remorcă din categoria  $O_3$  sau  $O_4$ , sistemul de frânare de serviciu al remorcii nu trebuie să poată fi acționat decât concomitent cu sistemul de frânare de serviciu, sistemul de frânare de securitate sau cel de staționare al vehiculului tractor.

4.9. Autovehiculele care aparțin categoriei  $M_3$  din clasele B, II sau III, precum și cele din categoria  $N_3$  care pot să tracteze o remorcă de categoria  $O_4$ , trebuie dotate cu frână de încetinire (sistem de frânare auxiliar, capabil să genereze și să mențină o forță de frânare pe o durată lungă de timp, fără o scădere semnificativă a eficacității).

4.10. Vehiculele trebuie prevăzute cu semnal de avertizare de culoare roșie vizibil chiar și la lumina zilei, care să indice defectarea sistemului de frânare al vehiculului care împiedică frâna de serviciu să asigure eficacitatea prescrisă și/sau scoaterea din funcțiune cel puțin a unui circuit independent al frânei de serviciu.

## **5. Condiții privind instalația de iluminare și semnalizare luminoasă**

5.1. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să cuprindă dispozitivele menționate în anexa nr. 2.

### **5.2. ABROGAT**

5.3. Autovehiculele la care postul de conducere este amplasat în partea dreaptă în raport

cu planul longitudinal median al acestora, trebuie echipate cu faruri care emit un fascicul luminos asimetric, orientat spre partea dreaptă a drumului.

## **6. Condiții privind semnalizarea sonoră**

6.1. Avertizorul sonor trebuie să emită un sunet uniform și constant; spectrul său acustic nu trebuie să se modifice sensibil în timpul funcționării.

## **7. Condiții privind motorul și protecția mediului**

7.1 Omologarea se acordă numai pentru autovehiculele pentru care se poate stabili, pe bază de documente tehnice privind datele de omologare sau teste efectuate de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, norma de poluare în conformitate cu legislația comunitară aplicabilă în funcție de categorie (norme EURO).

### **7.2 ABROGAT**

7.3 Începând cu data de 1 ianuarie 2011, autovehiculele noi din categoriile  $M_1$ ,  $M_2$  și  $N_1$  clasa I, cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg, trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 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, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 1 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 5), cu modificările ulterioare. Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 1 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 5).

7.4 Începând cu 1 ianuarie 2012, autovehiculele noi din categoria  $N_1$  clasele II și III, din categoria  $N_2$  și autovehiculele noi concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice, cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg, trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 715/2007, cu modificările și completările ulterioare, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 1 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 5). Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 1 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 5). Pentru încercarea privind emisiile la țeava de evacuare, valorile-limită care se aplică autovehiculelor concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice sunt aceleași cu valorile-limită pentru autovehiculele din categoria  $N_1$  clasa III.

7.5 Începând cu 1 septembrie 2015, autovehiculele noi din categoriile  $M_1$ ,  $M_2$  și  $N_1$  clasa I, cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg, trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 715/2007, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6). Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6).

7.6 Începând cu 1 septembrie 2016, autovehiculele noi din categoria  $N_1$  clasele II și III și din categoria  $N_2$ , cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg, trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 715/2007, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6). Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6).

7.7 Prin masă de referință se înțelege masa proprie a autovehiculului din care se scade masa conducătorului auto de 75 kg și la care se adaugă o masă uniformă de 100 kg.

7.8 Prin autovehicule concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice se înțelege autovehiculele echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare din categoria M<sub>1</sub>, care pot fi unul dintre următoarele:

- a) autovehicule speciale, cu o masă de referință mai mare de 2.000 kg;
- b) autovehicule cu o masă de referință mai mare de 2.000 kg și concepute pentru transportul a 7 sau mai multe persoane, inclusiv conducătorul auto, cu excepția, de la 1 septembrie 2012, a autovehiculelor din categoria M<sub>1</sub>G;
- c) autovehicule cu o masă de referință mai mare de 1.760 kg, construite în mod special pentru scopuri comerciale și care permit utilizarea de scaune rulante pentru persoane cu handicap fizic în interiorul autovehiculului.

7.9 Omologarea poate fi acordată în baza Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și autovehiculelor din categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> și N<sub>2</sub>, cu o masă de referință de cel mult 2.840 kg și care îndeplinesc condițiile prevăzute de regulament și de măsurile sale de punere în aplicare.

7.10 Autovehiculele noi din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> și N echipate cu mac sau cu mas care funcționează cu GPL sau GNC trebuie să corespundă prevederilor Directivei 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute la linia B<sub>2</sub> a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I la Directiva 2005/55/CE (EURO V). Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 2005/55/CE, cu respectarea valorilor-limită prevăzute la linia B<sub>2</sub> a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I la Directiva 2005/55/CE (EURO V).

7.11 Începând cu 31 decembrie 2013, autovehiculele noi din categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> și N<sub>2</sub> cu o masă de referință mai mare de 2.610 kg, precum și autovehiculele noi din categoriile M<sub>3</sub> și N<sub>3</sub> trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE, cu aplicarea valorilor-limită precizate în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (EURO VI).

7.12 Omologarea unui autovehicul complet acordată conform Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și măsurilor sale de punere în aplicare este valabilă și pentru autovehiculul incomplet respectiv cu o masă de referință de până la 2.610 kg.

7.13. Omologarea unui autovehicul acordată conform Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și măsurilor sale de punere în aplicare este valabilă și pentru variantele și versiunile sale cu o masă de referință de peste 2.380 kg.

7.14. În cazul autovehiculelor utilizate provenite dintr-un SM, dacă norma de poluare EURO nu se poate stabili pe baza documentelor tehnice privind datele de omologare, se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr.692/2008, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.

Prin excepție de la prevederile pct. 7.1 autovehiculele utilizate provenite dintr-un SM pentru care nu se poate stabili (pe bază de documente tehnice privind datele de omologare sau teste) norma de poluare EURO vor fi omologate, dar vor fi încadrate ca autovehicule non-

EURO.

7.15 Autovehiculele utilizate provenite din alte state în afara SM trebuie să respecte cel puțin valorile-limită privind încercarea de tip I precizate la linia A din tabelul de la pct. 5.3.1.4 al anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată de Directiva 98/69/CE (EURO 3), sau cel puțin valorile-limită precizate la linia A a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată de Directiva 1999/96/CE (EURO III), după caz, în funcție de categoria autovehiculului.

În cazul în care norma de poluare EURO nu se poate stabili pe baza documentelor tehnice privind datele de omologare, se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.

7.16. Instalarea pe autovehicul a unui sistem sau a unei componente de reducere a emisiilor poluante este menționată în CIV numai dacă această modificare determină încadrarea într-o altă normă de poluare EURO în raport cu cea stabilită la omologarea inițială, în sensul trecerii la o normă de poluare EURO care exprimă reducerea emisiilor poluante, și cu respectarea următoarelor condiții:

a) se pune la dispoziția RAR o copie de pe certificatul de omologare/conformitate eliberat de către o autoritate competentă dintr-un SM care atestă încadrarea în noua normă de poluare EURO;

b) se pune la dispoziția RAR un extras din raportul de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE sau din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, care să conțină informații cu privire la valorile emisiilor poluante obținute în funcție de tipul testului efectuat pentru un autovehicul sau un motor reprezentative pentru familiile din care acestea fac parte;

c) se pune la dispoziția RAR documentul de instalare pe autovehicul emis de atelierul care a făcut modificarea;

d) sistemul sau componenta respectivă este instalată pe autovehicul în conformitate cu certificatul de omologare/conformitate prevăzut la lit. a);

e) sunt respectate cerințele privind emisiile poluante prevăzute la pct. 8 din anexa nr. 2 la RNTR 1.

În cazul în care cerințele menționate la lit. a) – d) nu sunt îndeplinite, stabilirea normei de poluare EURO se realizează numai în baza prezentării unui raport de încercare pentru autovehiculul sau motorul în cauză, întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE sau din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.

7.17. Calibrarea sau recalibrarea software-ului unității de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului în vederea reducerii emisiilor poluante este menționată în CIV numai dacă prin această operațiune se obține modificarea normei de poluare EURO în raport cu cea stabilită la omologarea inițială, în sensul trecerii la o normă de poluare EURO care exprimă reducerea emisiilor poluante, și cu respectarea următoarelor condiții:

a) se pune la dispoziția RAR o copie de pe certificatul de omologare/conformitate eliberat de către o autoritate competentă dintr-un SM care atestă încadrarea în noua normă de poluare EURO prin referire la actul de reglementare specific noii norme;

b) se pune la dispoziția RAR documentul de calibrare/recalibrare a software-ului unității de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului emis de atelierul care a efectuat



modificarea sau o confirmare a acestei modificări emisă de către producător sau reprezentantul acestuia în România;

c) unitatea de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului asupra căreia s-a efectuat calibrarea/recalibrarea software-ului poate fi identificată sau această modificare poate fi identificată pe autovehicul;

d) sunt respectate cerințele privind emisiile poluante prevăzute la pct. 8 din anexa nr. 2 la RNTR 1.

În cazul în care cerințele menționate la lit. a) - c) nu sunt îndeplinite, stabilirea normei de poluare EURO se realizează numai în baza prezentării unui raport de încercare pentru autovehiculul sau motorul în cauză, întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE sau din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, cu respectarea valorilor limită-aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.

7.18. În cazul înlocuirii unui mas cu un mac sau a unui mac cu un mas, pentru autovehiculele din categoriile  $M_1$  și  $N_1$  cu o masă de referință de cel mult 2840 kg și care respectă cel puțin norma de poluare Euro 3 sau Euro III (menționată în CIV), norma de poluare EURO se stabilește pe baza unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și a normei de poluare EURO inițiale a autovehiculului care a fost modificat.

7.19. Omologarea individuală a autovehiculelor înmatriculate în România și la care s-a efectuat înlocuirea motorului acestora este admisă numai dacă se menține cel puțin același nivel al emisiilor poluante.

## **8. Condiții privind caroseria**

8.1. Proeminențele suprafeței exterioare a unui vehicul trebuie să aibă raze de curbura mai mari de 2,5 mm, Această prescripție nu se aplică părților suprafeței exterioare cu o proeminență mai mică de 5 mm, dar marginile îndreptate în afară ale unor asemenea părți trebuie totuși teșite.

8.1.<sup>1</sup> Pentru vehiculele din categoria  $M_1$  este necesar ca suprafața exterioară a acestora să nu conțină nici părți ascuțite sau tăioase, nici proeminențe îndreptate spre exterior care, din cauza formei, a dimensiunilor, a orientării sau durității lor, pot spori riscul sau gravitatea leziunilor corporale cauzate unei persoane lovite sau atinse de caroserie în caz de coliziune. Este necesar ca suprafața exterioară a vehiculelor să nu comporte părți orientate spre exterior care pot acroșa pietonii, bicicliștii sau motocicliștii. Aceste cerințe se verifică atunci când vehiculul este cu ușile, gemurile și capacele de acces în poziție închisă. Cerințele nu se aplică acelor părți ale suprafeței exterioare a vehiculului care se găsesc la peste 2 metri înălțime, sub linia podelei sau amplasate astfel încât, atât în condiții statice, cât și în condiții de funcționare, să nu poată fi atinse de o sferă cu un diametru de 100 mm.

8.1.<sup>2</sup> Cerințele de la pct.8.1.<sup>1</sup> se aplică și cabinelor vehiculelor din categoria  $N$ , cu excepția părților suprafeței exterioare a autovehiculului care se găsesc la peste 2 metri înălțime, sub un plan orizontal trecând prin centrul roților față sau sub un plan orizontal situat la 50 cm deasupra solului, cel mai jos fiind luat în considerare.

8.2. Vehiculele noi din categoriile  $N_2$  și  $N_3$  trebuie să fie echipate cu dispozitive de protecție antiîmpănare față, cu excepția celor din categoria  $N_2$  a căror masă maximă nu depășește 7,5 tone și care au o gardă la sol de maximum 400 mm. De asemenea, aceste prevederi nu se aplică autovehiculelor de teren din categoriile  $N_2$  și  $N_3$  sau celor care, prin funcția lor, nu pot îndeplini aceste cerințe.

8.2.1. Condițiile referitoare la dispozitivul de protecție antiîmpănare față se consideră îndeplinite dacă forma și caracteristicile vehiculului țin locul acestuia.

8.2.2. Înălțimea secțiunii transversale a dispozitivului va fi de cel puțin 100 mm la vehiculele din categoria  $N_2$ , respectiv de cel puțin 120 mm la vehiculele din categoria  $N_3$ .

8.2.3. Dispozitivul de protecție antiîmpănare față trebuie montat pe vehicul astfel încât marginea sa inferioară să se găsească la cel mult 400 mm de sol, atunci când vehiculul nu este încărcat.

8.3. Vehiculele trebuie să fie echipate cu dispozitive de protecție antiîmpănare spate.

8.3.1. Dispozitivele de protecție antiîmpănare spate sunt alcătuite dintr-o traversă și elemente de legătură la lonjeroane sau la componentele care le înlocuiesc și trebuie să respecte următoarele cerințe:

8.3.1.1. Dispozitivul trebuie montat cât mai aproape de partea din spate a vehiculului;

8.3.1.2. Când vehiculul este neîncărcat, partea inferioară a dispozitivului trebuie să se afle la cel mult de 550 mm de sol;

8.3.1.3. Lățimea dispozitivului nu va depăși lățimea axei spate cea mai lată și nu va fi mai scurtă cu mai mult de 100 mm în fiecare parte;

8.3.1.4. Înălțimea secțiunii transversale a dispozitivului va fi de cel puțin 100 mm.

8.3.1.5. Extremitățile laterale ale dispozitivului nu trebuie să fie curbate spre înapoi și nu vor prezenta muchii ascuțite spre exterior;

8.3.1.6. Dispozitivul poate fi astfel conceput încât poziția sa să poată fi modificată, dar acesta trebuie să poată fi blocat în poziția de lucru ;

8.3.2. Un vehicul din categoriile M, N și O se consideră că îndeplinește condițiile legate de dispozitivul de protecție antiîmpănare spate dacă:

8.3.2.1. Este echipat cu un dispozitiv conform cu prevederile de mai sus;

8.3.2.2. Este conceput și/sau echipat în partea din spate astfel încât forma caroseriei și părțile componente ale acesteia pot fi considerate ca înlocuitoare ale dispozitivului.

8.3.3. În cazul unui vehicul care aparține uneia dintre categoriile M1, M2, M3, N1, O1 sau O2, condițiile cu privire la protecția antiîmpănare spate se consideră îndeplinite dacă garda la sol în partea din spate a vehiculului neîncărcat nu depășește 550 mm pe o lățime care nu este mai mică decât cea a axei spate cea mai lată cu mai mult de 100 mm în ambele părți. Condiția trebuie îndeplinită cel puțin pe o linie situată la cel mult 450 mm față de extremitatea spate a vehiculului.

8.4. Vehiculele din categoriile N2, N3, O3, O4 trebuie să fie echipate cu dispozitiv de protecție laterală. Fac excepție autotractorule, remorcile destinate transportului materialelor lungi indivizibile, precum și vehiculele speciale cărora, din rațiuni practice, nu li se poate monta o astfel de protecție laterală.

8.4.1. Dispozitivul de protecție laterală nu trebuie să determine creșterea lățimii vehiculului. Marginea sa exterioară nu trebuie să fie retrasă cu mai mult de 120 mm față de limitele laterale ale vehiculului, iar pe ultimii 250 mm înaintea roților din spate adâncimea trebuie să fie de cel mult 30 mm. Dispozitivul de protecție laterală constă în suprafețe plane continue sau una sau mai multe șine orizontale.

8.4.2. Distanța între șine trebuie să fie de cel mult de 300 mm, iar șina trebuie să aibă o înălțime a profilului de minim 50 mm pentru vehiculele din categoriile N2 și O3 și de minim 100 mm pentru vehiculele din categoriile N3 și O4.

8.4.3. Suprafața exterioară trebuie să fie netedă sau ondulată orizontal și, pe cât posibil, continuă. Pot exista suprapuneri, dar partea suprapusă trebuie să fie îndreptată spre spate sau în jos. De asemenea, pot exista spații libere pe direcția longitudinală de maxim 25 mm.

8.4.4. Marginea din față trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

8.4.4.1. La autovehicule: la maxim 300 mm în spatele planului transversal tangent la pneul ultimei roți din față;

8.4.4.2. La remorci: la maxim 500 mm în spatele planului transversal tangent la pneul ultimei roți din față;

8.4.4.3. La semiremorci: la maxim 250 mm în spatele planului transversal al picioarelor de sprijin și la maxim 2700 mm în spatele planului transversal al pivotului de cuplare.

8.4.4.4. Atunci când marginea din față se află într-un spațiu liber, aceasta trebuie să fie constituită dintr-un element vertical continuu care să acopere toată înălțimea protecției laterale; părțile exterioare și din față ale acestui element trebuie să măsoare, spre înapoi, cel puțin:

- 50 mm pentru categoriile de vehicule N<sub>2</sub> și O<sub>3</sub>;

- 100 mm pentru categoriile de vehicule N<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>;

și să fie curbate cu 100 mm spre interior.

8.4.4.5. În cazul în care cota de 300 mm „cade” în interiorul cabinei, protecția laterală trebuie construită astfel încât aceasta să atingă panourile cabinei. Se admite maxim 100 mm spațiu liber dacă vehiculul are o cabină suspendată sau rabatabilă, caz în care dispozitivul de protecție trebuie să fie curbat spre interior urmând un unghi care să nu depășească 45°. În acest caz nu se mai aplică prevederile subpct. 8.4.4.4.

8.4.5. Marginea din spate trebuie să fie montată la maxim 300 mm față de planul tangent la pneul primei roți din spate.

8.4.6. Când vehiculul este neîncărcat, partea inferioară a dispozitivului trebuie să nu se afle la mai mult de 550 mm de sol.

8.4.7. Marginea superioară a dispozitivului trebuie să se găsească la maxim 350 mm față de suprafața caroseriei „tăiată” sau atinsă de planul vertical tangent la partea exterioară a pneurilor. Dacă planul tangent nu „taie” sau atinge caroseria, marginea superioară a protecției laterale trebuie să fie la nivelul platformei de încărcare sau la cel puțin 950 mm de sol. Dacă planul tangent „taie” sau atinge caroseria la mai mult de 1300 mm de sol, marginea superioară a dispozitivului trebuie să fie la cel puțin 950 mm de sol.

8.4.8. Protecția laterală trebuie să fie rigidă și montată ferm pe vehicul.

8.5. Autovehiculele trebuie să fie echipate cu rezervoare de combustibil care să respecte următoarele condiții:

8.5.1. Orificiile de aerisire trebuie să fie concepute astfel încât să se evite orice risc de incendiu;

8.5.2. Scurgerile de combustibil în cazul umplerii rezervorului trebuie să nu ajungă pe sistemul de evacuare; scurgerile trebuie direcționate către sol;

8.5.3. Rezervorul de combustibil nu trebuie instalat în habitacul sau în alt compartiment care face parte din habitacul;

8.5.4. Rezervorul de combustibil nu trebuie să constituie o suprafață (podea, perete sau panou);

8.5.5. Trebuie separat de habitacul de un perete despărțitor cu orificii doar pentru cabluri;

8.5.6. Eventualele scurgeri din rezervor nu trebuie să se prelingă în habitacul;

8.5.7. Orificiul de umplere al rezervorului nu trebuie să se găsească în habitacul, în compartimentul de bagaje sau în compartimentul motor;

8.5.8. Amplasarea rezervorului trebuie astfel realizată încât acesta să fie protejat la un impact din față sau din spatele autovehiculului; în apropierea rezervorului nu trebuie să existe părți proeminente sau muchii ascuțite.

8.5.9. Nu se acceptă înlocuirea rezervorului sau montarea unui rezervor suplimentar dacă noile rezervoare sunt fabricate artizanal.

8.5.<sup>1</sup> Omologarea unui vehicul din categoria N<sub>1</sub> obținut prin modificarea unui vehicul din categoria M<sub>1</sub> este admisă numai dacă:

- vehiculul din categoria M<sub>1</sub> supus modificării este derivat dintr-un vehicul din categoria N<sub>1</sub>; și

- vehiculul final din categoria N<sub>1</sub> respectă cerințele în vigoare pentru încadrarea în categoria N<sub>1</sub>.

Prin *vehicul din categoria M<sub>1</sub> derivat din categoria N<sub>1</sub>* se înțelege acel vehicul a cărui parte anterioară montantului caroseriei aflat în spatele geamurilor laterale față (montantul B) este identică cu cea a unui tip de vehicul preexistent din categoria N<sub>1</sub> având o caroserie tip BB fără geamuri laterale în spatele montantului B.

8.6. În Anexa nr.4 sunt precizate prevederile privind montarea de către carosieri individuali a suprastructurii și a platformei pentru încărcare la vehiculele utilitare.

8.7. În Anexa nr.5 sunt precizate prevederile privind protecția ocupanților autovehiculelor împotriva deplasării mărfurilor (încărcăturii).

## **9. Condiții privind amenajarea interioară**

9.1. Autovehiculele trebuie dotate cu centuri de siguranță conform anexei nr. 6.

9.2. Centurile de siguranță trebuie să fie inscripționate lizibil, cu claritate și de neșters cu marca de omologare în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 16 sau cu Directiva 77/541/CEE. Condiția se consideră îndeplinită și de către centurile de siguranță care sunt marcate conform normelor SAE sau DOT.

9.3. Scaunele autovehiculelor din categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază din categoriile M sau N, trebuie să fie omologate și să poarte marcajul de omologare conform Regulamentului CEE-ONU nr. 80, Regulamentului CEE-ONU nr. 17 sau Directiva 74/408 CEE, cu modificările ulterioare.

9.4. Începând cu 1 ianuarie 2014, soluțiile tehnice utilizate pentru ancorajul centurilor de siguranță ale scaunelor autovehiculelor din categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază sau incomplete din categoriile M sau N, trebuie să respecte prescripțiile de rezistență specificate în Regulamentul CEE-ONU nr. 14 sau Directiva 76/115/CEE, cu modificările ulterioare. Prescripțiile de rezistență se consideră respectate dacă sunt disponibile certificate de omologare sau rapoarte de încercări care confirmă soluția de ancorare a centurilor utilizată pe tipul respectiv de vehicul. Rapoartele de încercări ce conțin metode de încercare virtuală sunt de asemenea acceptate.

9.5. Autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> trebuie să respecte prevederile care afectează direct siguranța activă și pasivă, precum și pe cele privind amenajarea interioară din Regulamentul CEE – ONU nr. 107. Aceste cerințe se consideră îndeplinite pentru autovehiculele omologate CE de tip în conformitate cu Directiva 2001/85/CE.

## **10. Condiții privind vizibilitatea**

10.1. Geamurile vehiculelor trebuie să fie omologate și să poarte marca de omologare în conformitate cu Directiva 92/22/CEE cu modificările ulterioare sau cu Regulamentul 43 CEE-ONU. Condiția se consideră îndeplinită și de către geamurile care sunt omologate conform normelor SAE sau DOT.

10.2. Geamurile aflate în câmpul de vizibilitate principal al conducătorului auto trebuie să asigure o transparență de cel puțin 75% pentru parbriz, respectiv 70 % pentru restul geamurilor.

10.3. Câmpul de vizibilitate principal al vehiculului este format din parbriz, geamurile laterale față și luneta. În cazul în care vehiculul este dotat și cu oglindă laterală dreapta, luneta nu mai face parte din câmpul principal de vizibilitate.

10.4. Nu este permisă diminuarea transparenței geamurilor aflate în câmpul de vizibilitate principal al vehiculului astfel încât să nu se mai respecte prescripțiile subpct. 10.2.

10.4<sup>1</sup>. Elementele sau procedeele de diminuare a transparenței geamurilor trebuie să fie certificate în conformitate cu legislația în vigoare.

10.5. Vehiculele din categoriile M și N trebuie echipate cu cel puțin un ștergător de parbriz automat, adică un dispozitiv care, atunci când motorul vehiculului este pornit, poate funcționa fără altă intervenție din partea conducătorului decât cea de pornire sau de oprire.

10.6. Vehiculele din categoriile M și N trebuie echipate cu cel puțin un spălător de parbriz, adică un dispozitiv ce servește la înmagazinarea cel puțin a unui litru de lichid și aplicarea acestuia pe suprafața exterioară a parbrizului, împreună cu comenzile necesare pentru pornirea sau oprirea dispozitivului.

10.7. Vehiculele din categoriile M și N trebuie echipate cu oglinzi retrovizoare în conformitate cu tabelul din Anexa nr.7.

10.7.1. Oglinzile destinate montării în interiorul vehiculului și în exteriorul acestuia se împart în următoarele clase, indicate și prin marcarea lor pe oglinzi:

- clasa I: oglinzi retrovizoare interioare;
- clasa II: oglinzi retrovizoare exterioare principale „mari”;
- clasa III: oglinzi retrovizoare exterioare principale „mici”;
- clasa IV: oglinzi retrovizoare exterioare cu unghi mare de vizibilitate;
- clasa V: oglinzi retrovizoare exterioare numite de proximitate (de parcare);
- clasa VI: oglinzi exterioare pentru vizibilitate frontală.

10.7.2. Oglinda retrovizoare interioară trebuie să poată fi reglată de conducătorul autovehiculului, așezat în poziția normală de conducere.

10.8. Oglinda retrovizoare exterioară situată pe partea conducătorului autovehiculului trebuie să poată fi reglată din interiorul vehiculului cu ușa închisă, fiind acceptată pentru acest lucru și deschiderea ferestrei. Fixarea în poziția dorită poate fi făcută din afară.

### **11. Condiții privind sistemul de rulare**

11.1. Echiparea cu anvelope trebuie să fie în concordanță cu indicațiile producătorului vehiculului.

11.1<sup>1</sup>. Anvelopele utilizate pe vehicule trebuie să fie omologate în conformitate cu Directiva 92/23/CE Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor, Regulamentul CEE-ONU nr. 30 sau Regulamentul CEE-ONU nr. 54, după caz.

11.2. Autovehiculele trebuie să fie echipate cu dispozitive de protecție împotriva stropirii, cu excepția cazurilor în care forma caroseriei preia această funcție.

### **12. Condiții privind dispozitivele de cuplare**

12.1. Dispozitivele de cuplare mecanică între autovehicule și remorcile lor înglobează toate piesele și dispozitivele prin care se realizează legătura dintre vehiculele tractoare și vehiculele tractate. De asemenea, includ și părțile fixe sau detașabile destinate montării, reglării sau acționării dispozitivelor de cuplare.

Dispozitivele de cuplare trebuie să poarte marca de omologare în conformitate cu Directiva 94/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 mai 1994 privind dispozitivele de cuplare mecanică ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și fixarea lor pe aceste vehicule sau cu Regulamentul CEE-ONU nr. 55.

RAR poate acorda derogare de la prevederile celui de al doilea alineat pentru dispozitivele de cuplare cu alte dimensiuni decât cele prevăzute în Directiva 94/20/CE sau în Regulamentul CEE-ONU nr. 55 și utilizate pentru tractarea remorcilor din categoriile O<sub>1</sub> și O<sub>2</sub> numai dacă acestea poartă marca de fabricație a producătorului dispozitivelor de cuplare.

12.2. Dispozitivele de cuplare trebuie să fie montate în mod corespunzător, iar sistemele lor de închidere și zăvorâre trebuie să lucreze corect. Nu sunt admise crăpături sau deformații ale pieselor din componența dispozitivelor de cuplare.

12.3. Dispozitivele de cuplare pot fi:

12.3.1. Sferile de cuplare cu suport sunt dispozitive mecanice de cuplare care cuprind, pe vehiculul tractor, o piesă sferică și suportți pentru legare la remorcă prin intermediul unui cuplaj cu articulație sferică.

12.3.2. Cuplajele cu articulație sferică sunt dispozitive mecanice de cuplare montate pe proțapul remorcilor pentru legare la vehiculele tractoare prin sfere de cuplare.

12.3.3. Dispozitivele de cuplare cu bolț sunt dispozitive mecanice de cuplare care cuprind, pe vehiculul tractor, o furcă de cuplare și un bolț de închidere și blocare automată pentru cuplarea remorcii printr-un ochet de cuplare.

12.3.4. Ocheții de cuplare sunt dispozitive mecanice de cuplare montate pe proțapul remorcilor, care cuprind un orificiu paralel destinat cuplării dispozitivelor de cuplare automată cu bolț.

12.3.5. Șeile de cuplare sunt dispozitive de cuplare în formă de placă pentru utilizarea pe autotractoare cu șa, cu închidere și blocare automată la cuplare, care sunt legate la pivoții de cuplare.

12.3.6. Pivoții de cuplare sunt dispozitive de cuplare montate pe semiremorci și care efectuează legarea la vehiculul tractor printr-o șa de cuplare.

### **13. Condiții privind amplasarea plăcilor de înmatriculare ale vehiculelor**

13.1 Vehiculele trebuie să fie dotate în față și în spate cu câte un loc de amplasare a plăcilor de înmatriculare, constând într-o suprafață dreptunghiulară plană sau aproape plană, cu următoarele dimensiuni:

Lungime 520 mm	sau	Lungime 340 mm
Înălțime 120 mm		Înălțime 240 mm

13.2 Centrul plăcuței de înmatriculare nu trebuie să fie plasat la dreapta planului longitudinal de simetrie al vehiculului.

13.3 Pe înălțime, locul de amplasare a plăcilor de înmatriculare trebuie să fie la minim 300 mm și maxim 1200 mm (2000 mm în cazul în care construcția vehiculului nu permite altfel) de sol.

14. ABROGAT

15. ABROGAT

16. ABROGAT

17. Pentru vehiculele noi din categoriile  $M_2$  și  $M_3$ , precum și pentru cele care au devenit  $M_2$  sau  $M_3$  prin transformare din alte categorii, este obligatorie echiparea cu un sistem de încălzire independent, care trebuie să fie omologat și să poarte marcă de omologare în conformitate cu Directiva 2001/56/CE.

## CAPITOLUL V

### **Condiții constructive privind tractoarele agricole sau forestiere pe roți, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă mai mare sau egală cu 6 km/h**

#### **1. Condiții privind elementele de identificare**

1.1. Numărul de identificare trebuie să fie poansonat (după caz, inscripționat), în general pe o componentă nedemontabilă a principalului element de rezistență al vehiculului, în forma și folosind caracterele prevăzute de către producător sau o autoritate competentă din țara de proveniență.

1.2. Plăcuța producător trebuie să fie inscripționată cel puțin cu numărul de identificare al vehiculului și cu masele maxime tehnic admisibile, în funcție de tipurile de pneuri posibile de utilizat. După caz, se mai pot regăsi informații referitoare la producătorul vehiculului, motorizare, tipul vehiculului respectiv, numărul de omologare CE.

#### **2. Condiții privind masele**

2.1. Masele maxime tehnice constructive (totală, pe axe, remorcabile, în autotren, pe dispozitivul de cuplare, după caz), sunt preluate din indicațiile producătorului. Masa proprie a vehiculului se stabilește prin cântărire în condițiile prezentei reglementări.

2.2. Independent de starea de încărcare a tractorului sarcina transmisă drumului prin roțile axei din față ale acestuia nu trebuie să fie mai mică de 20 % din masa la gol a tractorului.

2.3. ABROGAT

#### **3. Condiții privind dimensiunile**

3.1. Dimensiunile maxime admise pentru aceste tipuri de vehicule sunt:

- Lungime: 12 m
- Lățime: 2,55 m
- Înălțime: 4 m

#### **4. Condiții privind sistemul de frânare**

4.1. Ansamblul sistemelor de frânare cu care este echipat un tractor trebuie să fie compus din frâna de serviciu și frâna de staționare.

4.1.1. Frânarea de serviciu trebuie să permită controlul mișcării tractorului, cât și oprirea sigură, rapidă și eficientă a tractorului la toate vitezele admise prin construcție și stările admise de încărcare, în pantă ascendentă și descendentă. Efectul ei trebuie să fie gradat. Conducătorul trebuie să poată obține efectul frânării de la scaunul său, și să poată conduce în continuare tractorul cu cel puțin o mână. Sistemul de frânare de serviciu trebuie să acționeze cel puțin asupra roților unei axe. Frâna de serviciu a tractorului poate să fie compusă dintr-un mecanism de frânare dreapta și unul stânga. Trebuie să fie posibilă atât cuplarea lor în scopul unei acționări comune, cât și decuplarea. Fiecare din cele două mecanisme, dreapta și stânga, trebuie să fie echipate cu un sistem de reglare manual sau automat astfel încât să fie posibilă o intrare în funcțiune simetric egală a frânelor cuplate.

4.1.2. Frânarea de staționare trebuie să permită reținerea în stare de repaus a tractorului și în lipsa conducătorului, în pantă ascendentă și descendentă, părțile frânate rămânând menținute frânate cu ajutorul unui mecanism cu acțiune pur mecanică. Aceasta poate fi obținută printr-o frână care să acționeze asupra transmisiei. Conducătorul trebuie să poată obține efectul frânării de la scaunul său, fiind admisă o acționare repetată pentru atingerea efectului prescris al frânării.

4.2. ABROGAT

## **5. Condiții privind instalația de iluminare și semnalizare luminoasă**

5.1. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să cuprindă toate elementele menționate în Anexa nr.2.

### 5.2. ABROGAT

## **6. Condiții privind semnalizarea sonoră**

6.1. Avertizorul sonor trebuie să emită un sunet uniform și constant; spectrul său acustic nu trebuie să se modifice sensibil în timpul funcționării.

## **7. Condiții privind motorul și protecția mediului**

7.1. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România, tractoarele noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante (gaze poluante și particule) prevăzute în directiva 2000/25/CEE.

7.2. Omologarea individuală a tractoarelor înmatriculate în România și la care s-a efectuat înlocuirea motorului acestora este admisă numai dacă se menține cel puțin același nivel al emisiilor poluante.

## **8. Condiții privind caroseria**

8.1. Proeminențele suprafeței exterioare a unui tractor trebuie să aibă raze de curbură mai mari de 2,5 mm. Această prescripție nu se aplică părților suprafeței exterioare cu o proeminență mai mică de 5 mm, dar marginile îndreptate în afară ale unor asemenea părți trebuie totuși teșite.

8.2. Tractoarele trebuie echipate cu dispozitive de protecție în caz de răsturnare omologate, după cum urmează:

8.2.1. Tractoarele cu ecartament îngust (ecartament minim reglabil mai mic de 1150 mm) pot avea cabină, cadru (cu 4 stâlpi) sau ramă în formă de „U” răsturnat montată fie în fața fie în spatele postului de conducere;

8.2.2. Restul tractoarelor pot avea cabină sau cadru (cu 4 stâlpi).

8.3. Rezervoarele de combustibil trebuie să fie astfel montate încât să fie protejate de consecințele unui șoc din față sau din spate; în apropierea rezervorului de combustibil nu trebuie să existe nici un element proeminent, margini ascuțite etc. Conducele de alimentare cu carburant și orificiul de umplere trebuie să fie instalate în exteriorul cabinei.

8.4. Tractorul poate fi prevăzut cu o platformă de încărcare, ce trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

8.4.1. Centrul de greutate al platformei de încărcare trebuie să se situeze între axe;

8.4.2. Dimensiunile platformei, trebuie să fie astfel:

8.4.2.1. lungimea platformei să nu depășească de 1,4 ori ecartamentul cel mai mare față sau spate al tractorului;

8.4.2.2. lățimea nu trebuie să depășească lățimea maximă de gabarit a tractorului neechipat;

8.4.3. Platforma trebuie să fie dispusă simetric față de planul median longitudinal al tractorului;

8.4.4. Suprafața de încărcare nu trebuie să fie situată la mai mult de 1,50 m deasupra solului;

8.4.5. Montajul și tipul platformei trebuie să fie astfel încât, cu o încărcare normală, câmpul de vizibilitate al conducătorului să rămână suficient și ca diferitele dispozitive regulamentare de iluminare și semnalizare luminoasă să poată să-și îndeplinească în continuare funcția lor;

8.4.6. Platforma de încărcare trebuie să fie demontabilă; ea trebuie să fie astfel fixată la tractor încât să fie înlăturat orice pericol de desprindere accidentală.

8.5. Tractoarele sunt echipate cu "prize de forță" (capătul arborelui de transmisie al tractorului, destinat să transmită mișcarea la o mașină). Priza de forță trebuie să fie protejată printr-un scut (apărătoare) de protecție fixat pe tractor astfel încât priza să fie acoperită cel puțin sus și de ambele părți.

## **9. Condiții privind amenajarea interioară**

9.1. Tractoarele trebuie să fie echipate cu un scaun pentru conducătorul auto și, opțional, cu scaun sau scaune pentru însoțitori. Scaunele însoțitorilor trebuie să fie fixate solid și, în funcție

de tipul tractorului, să fie legate convenabil de elemente ale structurii (șasiu, dispozitiv împotriva răsturnării, platformă etc). Aceste elemente de structură trebuie să fie suficient de rezistente pentru a putea susține scaunele însoțitorilor, încărcate. Echiparea scaunelor tractorului cu centuri de siguranță este facultativă.

#### **10. Condiții privind vizibilitatea**

10.1. Tractoarele echipate cu cabină trebuie prevăzute cu geamuri și ștergătoare de parbriz care să asigure o vizibilitate corespunzătoare. Geamurile tractoarelor trebuie să asigure o transparență minimă de 75% pentru parbriz, respectiv 70 % pentru restul geamurilor.

10.2. Tractoarele trebuie să fie echipate cel puțin cu o oglindă retrovizoare exterioară montată în partea stângă a tractorului. Facultativ, tractoarele pot fi echipate cu oglindă retrovizoare interioară și cu oglindă retrovizoare exterioară montată pe partea dreaptă.

10.2.1. Oglinda retrovizoare exterioară trebuie să fie vizibilă prin porțiunea din suprafața parbrizului curățată de ștergătorul de parbriz, sau prin geamurile laterale dacă tractorul este echipat cu acestea.

10.2.2. Oglinda retrovizoare interioară trebuie să poată fi reglată de către conducător din poziția sa de conducere.

#### **11. Condiții privind sistemul de rulare**

11.1. Echiparea cu anvelope trebuie să fie în concordanță cu indicațiile producătorului tractorului.

11.2. Anvelopele utilizate pe vehicule trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 106.

#### **12. Condiții privind dispozitivele de cuplare și remorcare**

12.1 Tractoarele pot fi dotate cu unul sau mai multe tipuri de dispozitive de cuplare mecanice neautomate sau automate, la care să nu fie posibilă decuplarea accidentală.

12.2. La dispozitivele de cuplare automate, poziția blocat trebuie să fie asigurată prin două elemente de asigurare independente unul de celălalt.

12.3. Sarcina statică verticală maximă admisă pe dispozitivul de cuplare nu poate depăși 3000 kg.

12.4. Tipurile de dispozitive de cuplare care pot fi montate pe tractor sunt de următoarele tipuri:

- dispozitivul de cuplare tip cap de furcă (cu bolt);
- cârlig de cuplare;
- bară oscilantă (bară de cuplare).

12.5. Dispozitivele de cuplare trebuie să fie montate în mod corespunzător, iar sistemele lor de închidere și zăvorâre trebuie să lucreze corect. Nu sunt admise crăpături sau deformații ale pieselor din componența dispozitivelor de cuplare.

#### **13. Condiții privind amplasarea plăcilor de înmatriculare ale tractoarelor**

13.1. Tractoarele trebuie să fie dotate în partea din spate cu loc de amplasare a plăcilor de înmatriculare.

13.2. Acest loc de amplasare constă într-o suprafață dreptunghiulară plană sau aproape plană, având cel puțin următoarele dimensiuni:

- lungime 255 sau 520 mm,
- lățime 165 sau 120 mm.

#### **14. ABROGAT**

15. Tractoarele cu viteză maximă constructivă mai mare de 40 km/h (categoria T5) trebuie să corespundă suplimentar condițiilor prevăzute la subpct. 26.1. – 32.1. din anexa nr. 2 la secțiunea 3 din RNTR 2.

## **CAPITOLUL VI**

### **Condiții tehnice privind construcția și echiparea vehiculelor cu două și trei roți, și a cvadriciclorilor (denumite în continuare motocicli)**

#### **1. Condiții privind elementele de identificare**

1.1. Numărul de identificare trebuie să fie poansonat (după caz, inscripționat), în general pe o componentă nedemontabilă a principalului element de rezistență al vehiculului, în forma și



folosind caracterele prevăzute de către producător sau o autoritate competentă din țara de proveniență.

1.2. Plăcuța producătorului trebuie să fie inscripționată cel puțin cu numărul de identificare al vehiculului. După caz, se mai pot regăsi informații referitoare la producătorul vehiculului, nivelul zgomotului în staționare, masele maxime tehnic admisibile, motorizare, tipul vehiculului respectiv sau numărul de omologare CE.

## **2. Condiții privind masele**

2.1. Masa maximă tehnic admisibilă a motocicleturilor este cea declarată de producător.

2.2. Masele la gol ale motocicleturilor cu 3 sau 4 roți sunt următoarele:

2.2.1. motocicleturile cu 3 roți: 270 kilograme pentru mopede, 1000 kilograme pentru tricicluri (masele bateriilor pentru propulsie ale vehiculelor electrice nu sunt luate în calcul);

2.2.2. motocicleturile cu 4 roți: 350 kilograme pentru cvadricicluri ușoare; 400 kilograme pentru cvadricicluri, altele decât cele ușoare, destinate transportului de persoane; 550 kilograme pentru cvadricicluri, altele decât cele ușoare, destinate transportului de mărfuri (masele bateriilor pentru propulsia vehiculelor electrice nu sunt luate în calcul). Pentru vehiculele din categoriile L6e și L7e destinate transportului de mărfuri și concepute pentru a fi echipate cu suprastructuri interschimbabile, masa totală a acestor suprastructuri nu va intra în calculul masei la gol și este considerată ca făcând parte din sarcina utilă. O suprastructură este considerată ca interschimbabilă dacă ea poate fi ușor demontată de pe șasiu-cabină fără utilizarea unor scule.

2.2.3. Prin masa la gol (masa fără încărcătură) se înțelege masa motocicletului pregătit pentru utilizare normală și echipat după cum urmează:

- cu echipamentul suplimentar necesar doar pentru utilizarea normală;
- cu echipamentul electric complet, incluzând dispozitivele de iluminare și semnalizare luminoasă montate de producător;
- cu instrumentele și dispozitivele prevăzute de producător;
- cu cantitatea corespunzătoare de lichide (cu excepția combustibilului) pentru a se asigura funcționarea corectă a tuturor componentelor motocicletului.

2.3. Sarcina utilă declarată de producător pentru autovehicule cu trei sau patru roți nu trebuie să depășească:

2.3.1 pentru mopede cu trei roți: 300 kilograme

2.3.2. pentru cvadriciclurile ușoare: 200 kilograme

2.3.3. pentru tricicluri:

2.3.3.1. destinate transportului de mărfuri: 1500 kilograme;

2.3.3.2. destinate transportului de persoane: 300 kilograme;

2.3.4. pentru cvadricicluri altele decât ușoare:

2.3.4.1. destinate transportului de mărfuri: 1000 kilograme;

2.3.4.2 destinate transportului de persoane: 200 kilograme.

2.4 Masa maximă remorcabilă a motocicleturilor nu trebuie să depășească 50% din masa lor proprie.

## **3. Condiții privind dimensiunile**

3.1. Dimensiunile maxime autorizate ale motocicleturilor sunt:

- lungime: 4,00 metri
- lățime: 1,00 metri pentru mopede cu două roți, 2,00 metri pentru restul vehiculelor
- înălțime: 2,50 metri

## **4. Condiții privind sistemul de frânare**

4.1. Motociclurile cu două roți:

4.1.1. Trebuie să fie echipate cu două dispozitive de frânare de serviciu, cu comenzi și transmisii independente, unul acționând cel puțin pe roata din față, celălalt acționând cel puțin pe roata spate.

4.1.2. Cele două dispozitive de frânare de serviciu pot avea o frână comună în măsura în care o defecțiune a uneia dintre ele nu are incidență asupra eficienței celeilalte.

4.1.3. Frâna de staționare nu este obligatorie.

4.2. Motocicleta cu ataș trebuie să fie echipată cu dispozitivele de frânare care sunt cerute

și pentru cazul când nu ar exista ataș; dacă acestea permit obținerea eficienței cerute în timpul încercărilor vehiculului cu ataș, nu este necesară frână pe roata atașului; frâna de staționare nu este obligatorie.

4.3. Mopedul cu trei roți trebuie să fie echipat:

4.3.1. fie cu două dispozitive independente de frânare de serviciu, care împreună acționează simultan frânele tuturor roților;

4.3.2. fie cu un sistem de frânare de serviciu care acționează singur frânele tuturor roților și cu un dispozitiv de frânare auxiliar, care poate fi frâna de staționare.

4.3.3. De asemenea, orice moped cu trei roți trebuie să fie echipat cu un dispozitiv de frânare de staționare care acționează cel puțin pe roata (roțile) unei axe. Dispozitivul de frânare de staționare, care poate fi unul dintre cele prevăzute la punctul 4.3.1, trebuie să fie independent de dispozitivul care acționează asupra celeilalte axe.

4.4. Motociclul cu trei sau patru roți trebuie să fie echipat cu:

4.4.1. Un dispozitiv de frânare de serviciu, comandat cu piciorul, care acționează frânele tuturor roților și cu un dispozitiv de frânare auxiliar, care poate fi frâna de staționare;

4.4.2. Un dispozitiv de frânare de staționare care acționează cel puțin asupra roților unei axe. Comanda dispozitivului de frânare de staționare trebuie să fie independentă de comanda frânei de serviciu.

#### **5. Condiții privind instalația de iluminare și semnalizare luminoasă**

5.1. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să cuprindă toate elementele menționate în Anexa nr.2.

#### **6. Condiții privind semnalizarea sonoră**

6.1. Avertizorul sonor trebuie să emită un sunet uniform și constant; spectrul său acustic nu trebuie să se modifice sensibil în timpul funcționării.

#### **7. Condiții privind motorul și protecția mediului**

7.1. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România, motocicleturile noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Directiva 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1997 privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți.

7.2. Omologarea motocicleturilor înmatriculate în România și la care s-a efectuat înlocuirea motorului acestora este admisă numai dacă se menține cel puțin același nivel al emisiilor poluante.

#### **8. Condiții privind caroseria**

8.1. Vehiculele cu două roți trebuie să fie prevăzute cu cel puțin un suport pentru asigurarea stabilității lor în staționare, atunci când nu sunt menținute într-o poziție statică de o persoană sau prin mijloace externe. Vehiculele care au roți jumelate, nu trebuie să fie echipate cu suporturi de sprijin.

8.2. Suportul de sprijin trebuie să fie un suport lateral sau un suport central. De asemenea se acceptă și montarea simultană a ambelor tipuri de suport.

8.3. Atunci când suportul este articulat la partea inferioară a vehiculului sau sub acesta, extremitatea exterioară a suportului de sprijin trebuie să se deplaseze spre partea din spate a vehiculului pentru a fi fixat în poziția închisă sau de mers.

#### **9. Condiții privind vizibilitatea**

9.1. Motociclurile trebuie să fie echipate cu un număr minim de oglinzi retrovizoare conform tabelului de mai jos:

Categoria vehiculului	Număr oglinzi retrovizoare
Moped	1
Motocicletă	2
Triciclu și cvadriciclu	2

9.2. Motociclurile carosate trebuie prevăzute și cu oglindă retrovizoare interioară. În cazul în care caroseria nu permite montarea unei astfel de oglinzi sau nu este asigurată vizibilitatea în partea din spate, echiparea trebuie să cuprindă două oglinzi laterale, în partea stângă și în partea

dreaptă.

9.3. Geamurile motocicleturilor carosate trebuie să asigure o transparență de minim 75% pentru parbriz, respectiv 70 % pentru restul geamurilor aflate în câmpul de vizibilitate principal al motocicletului.

Nu este permisă diminuarea transparenței geamurilor aflate în câmpul de vizibilitate principal al vehiculului astfel încât să nu se mai respecte prescripțiile primului alineat.

Elementele sau procedeele de diminuare a transparenței geamurilor trebuie să fie certificate în conformitate cu legislația în vigoare.

## **10. Condiții privind sistemul de rulare**

10.1. Echiparea cu anvelope trebuie să fie în concordanță cu indicațiile producătorului motocicletului.

10.2. Anvelopele utilizate pe vehicule trebuie să fie omologate în conformitate cu Directiva 97/24/CE, Regulamentul CEE-ONU nr. 30, Regulamentul CEE-ONU nr. 54, Regulamentul CEE-ONU nr. 64 sau Regulamentul CEE-ONU nr. 75, după caz.

## **11. Condiții privind amplasarea plăcilor de înmatriculare ale vehiculelor**

11.1. Motociclurile trebuie să fie astfel construite încât să existe spațiul necesar pentru montarea unei plăci de înmatriculare în spate. De asemenea, acest loc trebuie prevăzut cu cel puțin un dispozitiv de iluminare a plăcii de înmatriculare.

11.2. Dimensiunile spațiului pentru montarea plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor cu două sau trei roți sunt următoarele:

11.2.1. Mopede și cvadricicluri ușoare fără caroserie:

lățime: 100 mm

lățime: 145 mm

înălțime: 175 mm

sau

înălțime: 125 mm

11.2.2. Motociclete, tricicluri până la o putere maximă de 15 kW și cvadricicluri altele decât cele ușoare, fără caroserie:

lățime: 280 mm,      înălțime: 210 mm.

11.2.3. Tricicluri cu o putere maximă mai mare de 15 kW, cvadricicluri ușoare, cu caroseria montată și cvadricicluri altele decât cele ușoare, cu caroseria montată:

lungime 520 mm

sau

lungime 340 mm

înălțime 120 mm

înălțime 240 mm

12. ABROGAT

## **Capitolul VII**

### **Condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească mașinile autopropulsate pentru lucrări pentru a obține atestatul tehnic**

#### **1. Mase și dimensiuni**

1.1. Masa maximă tehnic admisibilă (masa totală maximă autorizată) se definește ca masa maximă a mașinii autopropulsate pentru lucrări, în funcție de construcția și performanțele sale, și care este declarată de producătorul acesteia.

1.2. Se definește masa proprie a mașinii autopropulsate pentru lucrări ca masa acesteia fără încărcătură în ordine de mers (inclusiv dispozitivul de protecție în caz de răsturnare, dacă este cazul, excluzând accesoriile opționale, dar cu lichid de răcire, lubrifianți, carburant, unelte și conducător – se presupune că masa conducătorului este de 75 kg).

Masa proprie se stabilește dacă este posibil pe baza documentelor producătorului sau prin cântărire.

1.3. Dacă determinarea maselor de la pct. 1.1. și 1.2. nu este posibilă, acestea nu se menționează în atestatul tehnic.

1.4. În atestatul tehnic se menționează lungimea, lățimea și înălțimea utilajului, determinate în baza documentelor producătorului sau prin măsurare. Măsurarea se efectuează cu mașina autopropulsată pentru lucrări fără încărcătură în ordine de mers.

#### **2. Amplasarea plăcilor de înregistrare**

2.1. Mașinile autopropulsate pentru lucrări trebuie să fie dotate în partea din spate cu loc de amplasare a plăcilor de înregistrare.

2.2. Acest loc de amplasare constă într-o suprafață dreptunghiulară plană sau aproape plană, având cel puțin următoarele dimensiuni:

- lungime 255 sau 520 mm,
- lățime 165 sau 120 mm.

### **3. Avertizorul sonor**

Avertizorul sonor trebuie să emită un sunet uniform și constant; spectrul său acustic nu trebuie să se modifice sensibil în timpul funcționării.

### **4. Oglinzi retrovizoare**

4.1. Oglinzile retrovizoare trebuie să fie fixate astfel încât să rămână în poziție stabilă în condițiile normale de conducere a mașinii autopropulsate pentru lucrări.

4.2. Mașinile autopropulsate pentru lucrări trebuie să fie echipate cu cel puțin o oglindă retrovizoare exterioară, montată în partea stângă a acestora.

4.3. Oglinda retrovizoare exterioară trebuie să fie vizibilă prin porțiunea din suprafața parbrizului curățată de ștergătorul de parbriz sau prin geamurile laterale, dacă mașina autopropulsată pentru lucrări este echipată cu acestea.

4.4. Câmpul de vizibilitate al oglinzii retrovizoare exterioare din stânga trebuie să fie astfel încât conducătorul să poată vedea spre spate cel puțin acea porțiune plană a drumului până la orizont, situată la stânga planului paralel cu planul vertical longitudinal median, care trece prin extremitatea stângă a lățimii mașinii autopropulsate pentru lucrări.

### **5. Câmpul de vizibilitate și ștergătoarele de parbriz**

5.1. Câmpul de vizibilitate al mașinii autopropulsate pentru lucrări cu cabină este format din parbriz și geamurile laterale față.

5.2. Nu este permisă nici o obturare parțială sau totală a câmpului de vizibilitate, cu excepția stâlpilor cabinei și a oglinzilor retrovizoare.

5.3. Mașinile autopropulsate pentru lucrări cu cabină trebuie prevăzute cu cel puțin un ștergător de parbriz, care să acționeze în zona de vizibilitate a conducătorului.

5.4. Câmpul de acțiune al ștergătorului de parbriz trebuie să asigure o vizibilitate clară spre înainte, corespunzătoare unui arc de cerc cu raza de cel puțin 8 m în interiorul câmpului de vizibilitate.

5.5. Viteza ștergătorului de parbriz trebuie să fie de cel puțin 20 de cicluri pe minut.

### **6. Sistemul de direcție**

6.1. Comanda direcției reprezintă componenta acționată direct de conducător pentru dirijarea mașinii autopropulsate pentru lucrări.

6.1.1. Comanda direcției trebuie să fie ușor de mânuit și ușor de apucat; ea trebuie să fie concepută astfel încât să permită o bracare progresivă. Sensul de mișcare a comenzii trebuie să corespundă cu sensul în care se intenționează modificarea direcției.

6.2. Mecanismul de transmisie este ansamblul de elemente cuprins între comandă și roțile directoare. Transmisia poate fi mecanică, hidraulică, pneumatică, electrică sau combinată.

6.3. Sistemul de direcție nu trebuie să prezinte pierderi excesive de fluid de lucru și nici jocuri excesive în articulații.

### **7. Sistemul de frânare**

7.1. Sistemul de frânare cu care este echipată o mașină autopropulsată pentru lucrări trebuie să fie compus din frâna de serviciu și frâna de staționare.

7.2. Sistemul de frânare de serviciu trebuie să acționeze cel puțin asupra roților unei axe.

7.3. Conducătorul trebuie să poată obține efectul frânării de la scaunul său și să poată conduce în continuare mașina autopropulsată pentru lucrări cu cel puțin o mână.

7.4. Frânarea de staționare trebuie să permită reținerea în stare de repaus a mașinii autopropulsate pentru lucrări și în lipsa conducătorului, în pantă ascendentă și descendentă, părțile frânate rămânând menținute frânate cu ajutorul unui mecanism cu acțiune pur mecanică. Aceasta poate fi obținută și printr-o frână care să acționeze asupra transmisiei. Conducătorul trebuie să poată obține efectul frânării de la scaunul său, fiind admisă o acționare repetată pentru atingerea efectului prescris al frânării.

7.5. Mașinile autopropulsate pentru lucrări trebuie să respecte și prevederile privind

eficacitatea sistemului de frânare prevăzute la pct. 1 din anexa nr. 2 la RNTR 1, specifice tractoarelor. Dacă verificarea eficacității nu se poate face conform prevederilor respective, verificarea sistemului de frânare se poate face și prin probe în parcurs.

7.6. Verificarea sistemului de frânare prin probe în parcurs se va face:

7.6.1 pentru frâna de serviciu, printr-o frânare bruscă de la viteza de 30 km/h (sau, după caz, de la viteza maximă constructivă, dacă aceasta este mai mică de 30 km/h), observându-se dacă vehiculul frânează și dacă nu se înregistrează abateri importante de la traiectoria rectilinie în timpul frânării.

7.6.2 pentru frâna de staționare, printr-o frânare bruscă de la viteza de 15 km/h (sau, după caz, de la viteza maximă constructivă, dacă aceasta este mai mică de 15 km/h), observându-se dacă vehiculul frânează și dacă nu se înregistrează abateri importante de la traiectoria rectilinie în timpul frânării.

## **8. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă**

8.1. Condiții privind farurile cu lumini de drum

8.1.1. Prezență: facultativă

8.1.2. Număr: 2 sau 4; culoare: alb sau galben

8.1.3. Martor de conectare: dacă există aceste faruri, martorul de conectare este obligatoriu

8.2. Condiții privind farurile cu lumină de întâlnire

8.2.1. Prezență: obligatorie

8.2.2. Număr: 2; pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări echipate pentru montarea frontală a uneltelor este permisă montarea a încă două faruri suplimentare, la o înălțime care nu depășește 3m, dacă legăturile electrice sunt concepute astfel încât cele două perechi de faruri cu lumină de întâlnire să nu poată fi aprinse în același timp. Culoare: alb sau galben

8.2.3. Martor de conectare: facultativ

8.3. Condiții privind farurile de ceață

8.3.1. Prezență: facultativă

8.3.2. Număr: două; Culoare: alb sau galben

8.3.3. Martor de conectare: facultativ

8.4. Condiții privind lămpile de mers înapoi

8.4.1. Prezență: facultativă

8.4.2. Număr: una sau două. Culoare: alb

8.4.3. Martor de conectare: facultativ

8.5. Condiții privind lămpile indicatoare de direcție

8.5.1. Prezență: obligatorie

8.5.2. Număr:

Există 4 variante de echipare:

8.5.2.1. Două lămpi în față și două lămpi în spate, în același bloc optic, pentru fiecare laterală a vehiculului. Această variantă se poate folosi în cazul tractoarelor cu lungimea de până la 4,6 m.

8.5.2.2. Două lămpi în față, două lămpi laterale, în același bloc optic, pentru fiecare laterală a vehiculului, și două lămpi în spate

8.5.2.3. Două lămpi în față, două lămpi laterale și două lămpi în spate

8.5.2.4. Două lămpi în față și două lămpi în spate

8.5.3 Culoare: galben sau roșu

8.5.4. Martor de conectare: obligatoriu

8.6. Condiții privind lămpile de avarie: identic cu subpct. 8.5

8.7. Condiții privind lămpile de stop

8.7.1. Prezență: obligatorie

8.7.2. Număr: două. Culoare: roșu.

8.7.3. Martor de conectare: facultativ

8.8. Condiții privind lămpile de poziție față

8.8.1. Prezență: obligatorie

- 8.8.2. Număr: două sau 4
- 8.8.3. Culoare: alb sau galben (dacă lampa este inclusă într-un bloc optic galben)
- 8.8.4. Martor de conectare: obligatoriu
- 8.9. Condiții privind lămpile de poziție spate
  - 8.9.1. Prezență: obligatorie
  - 8.9.2. Număr: 2; culoare: roșu
  - 8.9.3. Martor de conectare: obligatoriu
- 8.10. Condiții privind lămpile ceață spate
  - 8.10.1. Prezență: facultativă
  - 8.10.2. Număr: una sau două
  - 8.10.3. Culoare: roșu
  - 8.10.4. Martor de conectare: obligatoriu
- 8.11. Condiții privind lămpile de staționare
  - 8.11.1. Prezență: facultativă
  - 8.11.2. Număr: două lămpi în față și două lămpi în spate sau o lampă pe o laterală a vehiculului și una pe cealaltă laterală, dar vizibile atât din față, cât și din spate
  - 8.11.3. Culoare: alb sau galben (dacă lampa este inclusă într-un bloc optic galben) în față și roșu în spat
  - 8.11.4. Martor de conectare: facultativ
- 8.12. Condiții privind lămpile de gabarit
  - 8.12.1. Prezență: facultativă
  - 8.12.2. Număr: două lămpi în față și două lămpi în spate sau o lampă pe o laterală a vehiculului și una pe cealaltă laterală, dar vizibile atât din față, cât și din spate
  - 8.12.3. Culoare: alb în față și roșu în spate
  - 8.12.4. Martor de conectare: facultativ
- 8.13. Condiții privind proiectoarele de lucru  
Nu sunt specificate niciun fel de condiții. Dacă există un astfel de dispozitiv de iluminare, acesta nu poate fi combinat cu nici o altă lampă. Martorul de conectare este facultativ
- 8.14. Condiții privind catadioptrii spate netriunghiulari
  - 8.14.1. Prezență: obligatorie
  - 8.14.2. Număr: două sau 4
  - 8.14.3. Culoare: roșu
- 8.15. Condiții privind lămpile speciale de avertizare (girofar)
  - 8.15.1. Prezență: facultativă
  - 8.15.2. Culoare: galben
- 8.16. Dispozitivele de iluminare cu care este echipată mașina autopropulsată pentru lucrări trebuie să funcționeze corespunzător.

## **9. Geamurile**

9.1. Geamurile mașinilor autopropulsate pentru lucrări trebuie să fie securizate sau stratificate. Geamurile din plastic rigide sau flexibile sunt admise, cu excepția parbrizului.

9.2. Geamurile mașinilor autopropulsate pentru lucrări trebuie să asigure o transparență minimă de 75% pentru parbriz, respectiv 70 % pentru geamurile laterale din dreptul conducătorului.

9.3. Nu este permisă diminuarea transparenței geamurilor aflate în câmpul de vizibilitate principal al vehiculului astfel încât să nu se mai respecte prescripțiile de la pct.9.2.

## **10. Numărul de identificare**

10.1. Numărul de identificare trebuie să fie poansonat (după caz, inscripționat), în general pe o componentă nedemontabilă a principalului element de rezistență al vehiculului, în forma și folosind caracterele prevăzute de către producător sau o autoritate competentă din țara de proveniență.

10.2. Pentru numărul de identificare, trebuie folosite litere latine și cifre arabe. În componența numărului de identificare nu se admite folosirea literelor I, O și Q și nici a cratimelor, asteriscurilor și a altor semne speciale.

În cazul în care în numărul de identificare sunt incluse și literele I, O, Q, cratime, asteriscuri sau alte semne speciale, RAR va atribui și poansonă un număr de identificare nou, care să respecte cerința de la primul paragraf.

#### **11. Emisiile poluante**

Mașinile autopropulsate pentru lucrări noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante (gaze poluante și particule) prevăzute în directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă, care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră, cu modificările în vigoare.

#### **12. Anvelope**

Anvelopele utilizate pe mașinile autopropulsate pentru lucrări trebuie să fie prevăzute cu marcaje în ceea ce privește dimensiunile acestora, indicii de sarcină și de viteză.

#### **13. Derogări**

RAR poate excepta mașinile autopropulsate pentru lucrări de la îndeplinirea anumitor cerințe prevăzute în prezentele reglementări, dacă aceste cerințe nu sunt compatibile cu modul lor de funcționare sau cu destinația lor ori dacă aceste cerințele nu sunt aplicabile vehiculului respectiv. Derogarea poate fi acordată numai dacă se constată că sistemele, unitățile tehnice separate sau componentele care fac obiectul derogării își îndeplinesc rolul funcțional în condiții de siguranță atât pentru acel vehicul, cât și pentru ceilalți participanți la trafic și nu este afectată în mod semnificativ protecția mediului. Aceasta se poate realiza prin impunerea respectării unor condiții alternative.

### **CAPITOLUL VIII**

#### **Dispoziții finale**

1. Prevederile prezentelor reglementări vor putea fi detaliate și precizate atunci când este necesar, în scopul aplicării lor unitare, prin instrucțiuni și dispoziții specifice emise de RAR, fără ca acestea să modifice sau să completeze cadrul legal instituit; precizările constituie parte integrantă a reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere

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





*Datele din tabelul de mai jos se completează de către reprezentantul Registrului Auto Român.*

### **CODURI TARIFARE**

<b>1</b>	
<b>2</b>	
<b>3</b>	

### **Precizări privind datele personale**

Vă informăm că datele declarate de către dumneavoastră servesc exclusiv desfășurării activității Registrului Auto Român, iar utilizarea lor respectă integral prevederile Legii nr. 677/2001 pentru protecția persoanelor cu privire la prelevarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, cu modificările și completările ulterioare. În conformitate cu prevederile Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, Registrul Auto Român menține un istoric al activităților efectuate asupra vehiculelor. Datele nu sunt puse la dispoziția vreunui beneficiar, colaborator sau terț al Registrului Auto Român, cu excepția autorităților abilitate prin lege să le solicite. Datele sunt preluate de către Registrul Auto Român așa cum au fost furnizate de dumneavoastră și nu este necesară corectarea lor în timp, ca urmare a apariției unor modificări.

De asemenea, vă aducem la cunoștință obligativitatea completării tuturor datelor de pe fața formularului; în caz contrar, nu se va da curs solicitării dumneavoastră.

În situația în care doriți verificarea exactității datelor personale în evidențele Registrului Auto Român, puteți adresa o cerere instituției noastre, în care sunteți rugați să precizați motivul verificării. Puteți solicita rectificarea, actualizarea sau ștergerea datelor incomplete sau inexacte, precum și transformarea în date anonime a celor a căror prelucrare nu este conformă Legii nr. 677/2001, cu modificările și completările ulterioare, în măsura în care prezentați și o argumentare din care să rezulte clar motivele întemeiate ale acestei acțiuni.

### **Conducerea Registrului Auto Român**

**Condiții privind instalarea pe vehicule a dispozitivelor  
de iluminare și semnalizare luminoasă**

**Vehicule din categoriile M, N și O**

1. Lumini de drum

a. Prezență:

i. Obligatorie pentru categoriile M și N;

ii. Interzisă pentru categoria O.

b. Număr: două sau 4 faruri cu lumină albă. Pentru vehiculele din categoria N<sub>3</sub> se acceptă încă două lumini de drum suplimentare. Vehiculele echipate deja cu 4 faruri ce pot fi mascate nu pot fi dotate cu două faruri suplimentare decât dacă acestea din urmă sunt destinate semnalizării luminoase, constând dintr-o aprindere intermitentă la intervale scurte la conducerea de zi.

c. Conectare: se aprind simultan sau perechi. La trecerea lumini de întâlnire - lumini de drum se va aprinde cel puțin o pereche de lumini de drum. La trecerea lumini de drum - lumini de întâlnire se vor stinge toate luminile de drum.

d. Martor de conectare: prezență obligatorie.

2. Lumini de întâlnire

a. Prezență :

i. Obligatorie pentru categoriile M și N;

ii. Interzisă pentru categoria O.

b. Număr: 2 faruri cu lumină albă.

c. Conectare: La trecerea lumini de drum - lumini de întâlnire se vor stinge toate luminile de drum. La trecere lumini de întâlnire - lumini de drum, luminile de întâlnire pot rămâne aprinse.

d. Martor de conectare: facultativ.

3. Lumini de ceață față

a. Prezență:

i. facultativ pentru categoriile M și N;

ii. interzis pentru categoria O.

b. Număr: 2 cu lumină albă sau galben.

c. Conectare: aprinderea și stingerea să fie independentă de funcționarea farurilor cu lumini de drum sau de întâlnire.

d. Martor de conectare: facultativ.

4. Lumini de mers înapoi:

a. Prezență:

i. Obligatorie pentru autovehiculele din categoriile M și N, precum și remorcile din categoriile O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, și O<sub>4</sub>;

ii. Facultativă pentru categoria O<sub>1</sub>.

b. Număr: 1 sau 2 de culoare albă.

c. Conectare: la comanda cutiei de viteze, atunci când contactul este pus.

d. Martor: facultativ.

5. Lămpi indicatoare de direcție

a. Prezență: obligatorie

b. Număr:

i. Pentru categoriile M și N: două în față, două în spate (opțional încă două pentru categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>);

ii. Pentru categoria O: două în spate (opțional încă două laterale pentru categoriile O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> sau O<sub>4</sub>).

Culoare: galben sau roșu.

c. Conectare:

i. independent de orice altă lumină;

ii. toate lămpile de pe aceeași parte trebuie aprinse sau stinse din aceeași comandă, acestea urmând să clipească sincron;

iii. În cazul tractării unei remorci, comutatorul trebuie să preia și comanda luminii indicatoare de direcție a acesteia.

d. Martor de conectare: obligatoriu optic și / sau acustic.

#### 6. Avarie

a. Prezență: obligatorie - reprezintă funcționarea simultană a lămpilor indicatoare de direcție.

b. Număr: ca în cazul lămpilor indicatoare de direcție. Culoare: galben sau roșu.

c. Conectare: comandă distinctă față de restul luminilor. Conectarea trebuie să fie posibilă și când contactul nu este pus.

d. Martor de conectare: obligatoriu

#### 7. Lampa stop

(S1 - lampă stop cu intensitate constantă; S2 - lampă stop cu intensitate variabilă zi / noapte; S3 – lampă stop situată deasupra S1 sau S2 și al cărei centru de referință este situat în planul longitudinal median al vehiculului)

a. Prezență:

i. obligatorie S1 sau S2;

ii. obligatorie S3 la M<sub>1</sub> înmatriculate (fabricate) după data de 1 ianuarie 2007 și la N<sub>1</sub> (cu excepția șasiurilor-cabină și a celor cu spațiu pentru încărcătură deschis) înmatriculate (fabricate) după data de 1 ianuarie 2007;

iii. facultativ S3 la M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> și O.

Culoare: roșu.

b. Număr: 2 lămpi S1 sau 2 lămpi S2 și, pentru autovehiculele M<sub>1</sub>, o lampă S3. Este posibilă și montarea a 2 lămpi S3 sau a unei lămpi S3 decalate față de planul median dacă acesta nu se află pe un panou fix al caroseriei. Dacă nu există lampa S3, la toate categoriile cu excepția M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub>, se mai pot monta două lămpi suplimentare S1 sau S2 la o distanță, pe înălțime, de minim 600 mm față de cele obligatorii.

c. Conectare: la acționarea pedalei de frână. Lămpile pot fi acționate și de frâna de încetinire sau de un dispozitiv similar.

d. Martor de conectare: facultativ. Dacă acesta există, acesta trebuie să nu clipească și să se aprindă în cazul funcționării defectuoase a lămpilor.

Lampa S3 nu trebuie încorporată într-un alt echipament de iluminare-semnalizare.

Lampa S3 poate fi montat în exteriorul caroseriei sau în interiorul acesteia.

#### 8. Echipament iluminare al numărului de înmatriculare

a. Prezență: obligatorie

b. Număr: 1 sau 2 de culoare albă.

#### 9. Lămpi de poziție față

a. Prezență:

i. Obligatorie pentru M și N;

ii. Obligatorie pentru remorci mai late de 1600 mm, facultativă pentru restul.

b. Număr: două de culoare albă sau galbenă.

c. Conectare: aprindere și stingere simultană.

d. Martor de conectare: obligatoriu.

#### 10. Lămpi de poziție spate

a. Prezență: obligatorie;

b. Număr: 2 de culoare roșie. Opțional, pentru M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> se mai pot instala două lămpi de poziție atunci când nu sunt instalate lămpi de gabarit ;

c. Conectare: aprindere și stingere simultană;

d. Martor de conectare: obligatoriu. Trebuie să fie combinat cu cel al lămpilor de poziție față.

#### 11. Lămpi de ceață spate

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 1 sau 2 de culoare roșie;

c. Conectare:

i. Lampa sau lămpile de ceață spate să nu se poată aprinde decât atunci când farurile cu lumină de drum, farurile cu lumină de întâlnire sau farurile de ceață față sunt și ele aprinse;

ii. Lampa sau lămpile de ceață spate să se poată stinge independent de orice alt far;

iii. Sau se aplică una din posibilitățile următoare:

- lampa sau lămpile de ceață spate pot continua să funcționeze până când lămpile de poziție sunt stinse și trebuie să rămână stinse până când vor fi reaprinse în mod deliberat;

- un avertizor, cel puțin acustic, în plus față de martorul obligatoriu, se declanșează atunci când contactul este tăiat sau cheia de contact este retrasă și ușa conducătorului este deschisă, dacă lămpile indicate la paragraful i. sunt aprinse sau stinse, în timp ce întrerupătorul lămpilor de ceață spate este conectat;

iv. Sub rezerva dispozițiilor enunțate la paragrafele i. și iii., funcționarea lămpii sau a lămpilor de ceață spate trebuie să fie independentă de aprinderea ori stingerea oricărei alte lămpi.

d. Martor: obligatoriu.

#### 12. Lămpi de parcare

a. Prezență: facultativă pe autovehicule care nu depășesc 6 m lungime și 2 m lățime. Interzisă pe oricare alte vehicule

b. Număr: fie 2 în față și 2 în spate, fie câte o lampă pe fiecare latură. Culoare: alb în față, roșie în spate sau galben auto dacă sunt reciproc încorporate cu lămpile de direcție laterale ori cu lămpile de poziție laterale.

c. Conectare: lămpile de parcare aflate pe aceeași parte a vehiculului să poată fi aprinse independent de alt echipament de iluminat chiar și când contactul nu este pus.

d. Martor de conectare: facultativ

Funcționarea acestor lămpi poate fi asigurată prin aprinderea simultană a lămpilor de poziție față și spate situate de aceeași parte a vehiculului.

#### 13. Lămpi de gabarit

a. Prezență: obligatorie pe vehicule cu lățime mai mare de 2,10 m; facultativă pe vehicule cu lățimea cuprinsă între 1,80 m și 2,10 m. Pe autoșasiuri, lămpile de gabarit spate sunt facultative (vor fi montate pe suprastructură);

b. Număr: două vizibile din față și două vizibile din spate. Culoare: alb în față și roșu în spate.

c. Conectare: să poată fi acționate simultan.

d. Martor de conectare: același cu cel de la lămpile de poziție.

Lămpile vizibile din spate și din față, situate pe aceeași parte a vehiculului, pot fi combinate într-un singur echipament. Distanța în plan transversal dintre o lampă de gabarit și lampa de poziție corespunzătoare trebuie să fie de minim 200 mm.

#### 14. Catadioptri spate netriunghiulari

a. Prezență: obligatorie la autovehicule, facultativă la remorci, cu condiția de a fi grupate cu alte echipamente de semnalizare luminoasă.

b. Număr: 2 de culoare roșie.

Suprafața iluminată poate avea părți comune cu suprafața aparentă a oricărei lămpi spate.

#### 15. Catadioptri spate triunghiulari

a. Prezență: obligatorie la remorci, interzisă la autovehicule.

b. Număr: 2 de culoare roșie. Montare: triunghiul cu vârful în sus.

Nici un echipament de iluminat nu poate fi plasat în interiorul triunghiului.

#### 16. Catadioptri față netriunghiulari

a. Prezență: obligatorie pe remorci și pe autovehiculele cu faruri escamotabile; facultativă pe celelalte autovehicule.

b. Număr: 2. Culoare identică cu lumina primită (catadioptri albi sau incolori);

Suprafața iluminată a catadioptrilor poate avea părți comune cu suprafața aparentă a oricărui echipament de iluminat situat în față.

#### 17. Catadioptri laterali netriunghiulari

a. Prezență: obligatorie pe orice autovehicul cu lungimea de peste 6 m și pe orice remorcă; facultativă pentru restul autovehiculelor.

b. Număr: în funcție de lungimea vehiculului, din 3 m în 3 m (4 m dacă structura vehiculului nu permite respectarea prescripției). Culoare: galben. Catadioptri laterali spate pot fi și roșii dacă sunt

grupați cu lămpile de poziție spate, cu lămpile de gabarit spate, cu lămpile de ceață spate, cu lămpile de parcare sau cu lămpile de poziție laterale spate roșii.

Suprafața iluminată a catadioptrilor laterali poate intersecta suprafața aparentă a oricărei alte lămpi laterale. De asemenea, catadioptrii laterali pot fi incluși în lămpile de poziție laterale.

#### 18. Lămpi de poziție laterale

a. Prezență: pe toate vehiculele a căror lungime depășește 6 m, în afară de autoșasiuri. Lampa cu marcajul SM1 se folosește pentru toate categoriile de vehicule, lampa cu marcajul SM2 poate fi folosită numai pe M1. Pe vehicule din categoriile M1 și N1 cu lungime sub 6 m pot fi folosite lămpi de poziție laterale cu condiția ca acestea să completeze vizibilitatea geometrică redusă a lămpilor de poziție față și spate.

b. Număr: în funcție de lungimea vehiculului, din 3 m în 3 m (4 m dacă structura vehiculului nu permite respectarea prescripției). Culoare: galben; lămpile de poziție laterale spate pot fi totuși roșii dacă sunt grupate, combinate sau reciproc încorporate cu lămpile de poziție spate, cu lămpile de gabarit spate, cu lămpile de ceață spate sau cu lămpile de parcare spate.

c. Conectare: să poată fi acționate simultan;

d. Martor de conectare: facultativ (funcția trebuie să fie preluată de martorul pentru lămpile de poziție).

#### **Vehicule din categoria T**

##### 1. Faruri cu lumini de drum

a. Prezență: facultativă

b. Număr: 2 sau 4; Culoare: alb sau galben.

c. Martor de conectare: obligatoriu.

##### 2. Faruri cu lumină de întâlnire

a. Prezență: obligatorie

b. Număr: 2; Pentru tractoarele echipate pentru montarea frontală a uneltelor, sunt permise montarea a încă două faruri suplimentare la o înălțime care nu depășește 3000 mm, dacă legăturile electrice sunt concepute astfel încât cele două perechi de faruri cu lumină de întâlnire să nu poată fi aprinse în același timp. Culoare: alb sau galben.

c. Martor de conectare: facultativ.

Se pot monta în același bloc optic lumini de drum și lumini de întâlnire numai dacă farul cu lumini de drum nu este pivotant odată cu schimbarea direcției de deplasare.

##### 3. Faruri de ceață

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 2; Culoare: alb sau galben.

c. Martor de conectare: facultativ.

##### 4. Lămpi de mers înapoi

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 1 sau 2. Culoare: alb.

c. Martor de conectare: facultativ.

##### 5. Lămpi indicatoare de direcție

a. Prezență: obligatorie.

b. Număr:

Există 4 variante de echipare:

- două lămpi în față și două lămpi în spate în același bloc optic pentru fiecare laterală a vehiculului. Această variantă se poate folosi în cazul tractoarelor cu lungimea de până la 4,6 m;

- două lămpi în față, două lămpi laterale, în același bloc optic pentru fiecare laterală a vehiculului și două lămpi în spate;

- două lămpi în față, două lămpi laterale și două lămpi în spate;

- două lămpi în față și două lămpi în spate.

Culoare: galben sau roșu.

c. Martor de conectare: obligatoriu.

##### 6. Lămpi avarie: identic cu punctul 5

##### 7. Lămpi de stop

- a. Prezență: obligatorie.  
 b. Număr: 2. Culoare: roșu.  
 c. Martor de conectare: facultativ.
8. Lămpi de poziție față  
 a. Prezență: obligatorie.  
 b. Număr: două sau 4. Culoare: alb sau galben (dacă lampa este inclusă într-un bloc optic galben).  
 c. Martor de conectare: obligatoriu.
9. Lămpi de poziție spate  
 a. Prezență: obligatorie.  
 b. Număr: 2; Culoare: roșu.  
 c. Martor de conectare: obligatoriu.
10. Lămpi ceață spate  
 a. Prezență: facultativă.  
 b. Număr: 1 sau 2; Culoare: roșu.  
 c. Martor de conectare: obligatoriu.
11. Lămpi staționare  
 a. Prezență: facultativă.  
 b. Număr: 2 lămpi în față și 2 lămpi în spate, sau o lampă pe o laterală a vehiculului și una pe cealaltă laterală, dar vizibile atât din față cât și din spate; Culoare: alb sau galben (dacă lampa este inclusă într-un bloc optic galben) în față și roșu în spate.  
 c. Martor de conectare: facultativ.
12. Lămpi de gabarit  
 a. Prezență: facultativă.  
 b. Număr: 2 lămpi în față și 2 lămpi în spate, sau o lampă pe o laterală a vehiculului și una pe cealaltă laterală, dar vizibile atât din față cât și din spate; Culoare: alb în față și roșu în spate.  
 c. Martor de conectare: facultativ.
13. Proiectoare de lucru  
 Nu sunt specificate nici un fel de condiții. Dacă există un astfel de dispozitiv de iluminare, acesta nu poate fi combinat cu nici o altă lampă. Martorul de conectare este facultativ.
14. Catadioptrii spate netriunghiulari  
 a. Prezență: obligatorie.  
 b. Număr: 2 sau 4; Culoare: roșu.
15. Catadioptrii laterali netriunghiulari:  
 a. Număr: 2 sau 4;  
 b. Culoare: galben auto.
16. Lampă număr:  
 a. Prezență: obligatorie  
 b. Număr și poziționare astfel încât să ilumineze placa de număr spate. Culoare albă.  
 c. Martor de conectare: facultativ.
- Remorcile tractoarelor agricole și forestiere trebuie să respecte toate condițiile privind instalația de iluminare și semnalizare luminoasă precizate pentru remorcile autovehiculelor din categoriile M și N.

#### **Vehicule din categoria L**

Tip lumini	Condiții	Motocicluri L1e	Motocicluri L2e și L6e	Motocicluri L3e	Motocicluri L4e	Motocicluri L5e și L7e
Faruri de drum	1.Prezență	Facultativă	Facultativă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2
	3.Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Obligatoriu	Obligatoriu
Faruri de întâlnire	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2
	3.Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb

	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
Lămpi indicatoare direcție	1.Prezență	Facultativă	Obligatorie – caroserie închisă; Facultativă – caroserie deschisă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte
	3.Culoare	Galben sau roșu	Galben sau roșu	Galben sau roșu	Galben sau roșu	Galben sau roșu
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
Lămpi stop	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	2 sau 3 (una pe ataș)	1 sau 2 (dacă lățimea > 1300 mm, obligatoriu 2)
	3.Culoare	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
	4.Martor	Interzis	Interzis	Interzis	Interzis	Interzis
Lămpi poziție față	1.Prezență	Facultativă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	2 sau 3 (una pe ataș)	1 sau 2 (dacă lățimea > 1300 mm, obligatoriu 2)
	3.Culoare	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
Lămpi poziție spate	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	2 sau 3 (una pe ataș)	1 sau 2 (dacă lățimea > 1300 mm, obligatoriu 2)
	3.Culoare	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
Catadioptrii laterali netriunghiulari	1.Prezență	Obligatorie	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2.Număr	1	1 sau 2 pe fiecare parte	1 sau 2 pe fiecare parte	1 sau 2 pe fiecare parte	1 sau 2 pe fiecare parte
	3.Culoare	Galben	Galben	Galben	Galben	Galben
Catadioptrii spate netriunghiulari	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1	1	1	2	1 sau 2 (dacă lățimea > 1000 mm, obligatoriu 2)
	3.Culoare	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu

Catadioptrii pedale	1.Prezență	Obligatorie pentru vehiculele cu pedale	Obligatorie pentru vehiculele cu pedale	X*	X*	X*
	2.Număr	2 pe fiecare pedală	2 pe fiecare pedală	X*	X*	X*
	3.Culoare	Galben	Galben	X*	X*	X*
Catadioptrii față netriunghiulari	1.Prezență	Facultativă	X*	X*	X*	X*
	2.Număr	1	X*	X*	X*	X*
	3.Culoare	Alb	X*	X*	X*	X*
Lămpi număr spate	1.Prezență	Facultativă	Facultativă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau mai multe elemente optice	1 sau mai multe elemente optice	1 sau mai multe elemente optice	1 sau mai multe elemente optice	1 sau mai multe elemente optice
	3.Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
Faruri ceață față	1.Prezență	X*	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2.Număr	X*	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2
	3.Culoare	X*	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben
	4.Martor	X*	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
Lămpi ceață spate	1.Prezență	X*	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2.Număr	X*	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2
	3.Culoare	X*	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
	4.Martor	X*	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
Lămpi mers înapoi	1.Prezență	X*	Facultativă	X*	X*	Facultativă
	2.Număr	X*	1 sau 2	X*	X*	1 sau 2
	3.Culoare	X*	Alb	X*	X*	Alb
	4.Martor	X*	Facultativ	X*	X*	Facultativ
Lămpi avarie	1.Prezență	X*	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Obligatorie
	2.Număr	X*	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte
	3.Culoare	X*	Galben	Galben	Galben	Galben
	4.Martor	X*	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu

\*- dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă interzise

ABROGATĂ

*Anexa nr. 3 la reglementări*



## **P R E V E D E R I**

### **privind montarea de către carosieri individuali**

#### **a suprastructurii și a platformei pentru încărcare la vehiculele utilitare**

1. Limitele de sarcină pe axe nu trebuie să fie depășite atunci când vehiculul este încărcat la masa sa maximă admisă, sarcina utilă fiind repartizată uniform în spațiul care îi este rezervat.
2. Suprastructura sau platforma de încărcare trebuie să fie realizată și montată ținându-se seama de manualul de carosare al producătorului vehiculului de bază.
3. Dimensiunile și amplasarea găurilor și/sau ale punctelor de sudură trebuie să fie astfel încât ele să nu afecteze în mod defavorabil rezistența șasiului. Fără autorizarea specială a producătorului, este interzisă găurirea și executarea de suduri pe aripile și extremitățile adiacente părții centrale ale lonjeroanelor șasiului. În plus nu este admisă nici o sudură dacă producătorul șasiului interzice acest mod de asamblare.
4. Cu ocazia montării suprastructurii sau a platformei de încărcare trebuie luate toate măsurile normale în vederea menținerii centrului de greutate al vehiculului cât mai jos posibil. În plus montarea nu trebuie să afecteze în mod defavorabil stabilitatea vehiculului.
5. Suprastructura, inclusiv piesele intermediare necesare, trebuie să fie fixate direct pe șasiul vehiculului. Găurile de fixare și elementele de fixare (șuruburi, buloane etc.) trebuie să aibă un minimum de joc, cel puțin în punctele de fixare extreme față și spate.
6. Dacă sunt folosite bride pentru fixarea suprastructurii sau a platformei de încărcare pe șasiu, trebuie să fie prevăzute cu distanțieri între laturile lonjeronului, pentru a se evita aplatizarea acestuia. Montarea suprastructurii sau a platformei de încărcare trebuie să se realizeze astfel încât să nu fie compromisă integritatea cablajelor și a circuitelor de frânare.
7. Atunci când cabina și caroseria formează un tot, trebuie să se țină seama de gradul de flexibilitate al fixării cabinei. Cu ocazia montării caroseriilor rigide (cum ar fi cisternele) trebuie să se țină seama de eventuala flexibilitate a șasiului.
8. În cazul vehiculelor cisternă, dacă sunt folosite pentru fixarea cisternei pe șasiu suporturi orientate spre exterior, partea verticală a acestor suporturi nu trebuie să aibă lungimea mai mică decât înălțimea șasiului de care sunt legate.
9. În cazul vehiculelor cu suprastructură basculantă, în absența unei supraînălțări a cadrului șasiului (șasiu fals), destinat repartizării eforturilor, axele de pivotare ale suprastructurii basculante spre spate trebuie să fie situate cât mai aproape cu puțință de punctele din spate de fixare ale arcurilor, pentru a micșora eforturile suplimentare de flexiune exercitate pe șasiu în timpul basculării.
10. În cazul suprastructurilor care basculează doar spre spate, acestea trebuie prevăzute cu plăci de ghidaj, care să dirijeze lateral suprastructura atunci când coboară pe șasiu. Suprastructura vehiculului nu trebuie să fie excesiv de zgomotoasă atunci când vehiculul nu este încărcat.

## **PROTEȚIA**

### **ocupanților autovehiculelor contra deplasării mărfurilor (încărcăturii)**

1. Amenajarea autovehiculelor trebuie să reducă riscurile la care se expun conducătorul auto și ceilalți ocupanți ai autovehiculului, în cazul unei deplasări a încărcăturii spre înainte, în cazul unei frânări bruște.
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 tona de încărcătură utilă autorizată, orientată orizontal și paralel cu planul longitudinal median al autovehiculului. Acest element de protecție poate fi amovibil.
3. Lățimea elementului de protecție (măsurată perpendicular pe axa longitudinală mediană a autovehiculului) trebuie să fie cel puțin egală cu lățimea spațiului prevăzut pentru ocupanți; în cazul unei cabine independente lățimea sa trebuie să fie cel puțin egală cu lățimea acestei cabine.
4. Înălțimea elementului de protecție trebuie să fie de cel puțin 800 mm deasupra platformei pentru încărcătură în cazul unei cabine independente sau egală cu înălțimea totală a compartimentului pentru încărcătură dacă nu există cabină 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 șocului 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 stâlpi, tuburi, grinzi, foi de tablă sau încărcături similare care pot, în cazul slăbirii ancorajului, să pătrundă în mod periculos în cabina autovehiculului sub efectul unei frânări bruște, elementul de protecție trebuie să aibă o rezistență cel puțin egală cu cea a unei table de oțel de o grosime minimă de 3 mm.
7. Atunci când un autovehicul este echipat cu o ramă sau o traversă așezată în spatele cabinei pentru a suporta sarcini lungi, precum grinzi, stâlpi, aceasta trebuie să fie în măsură să reziste efectului combinat a doua forțe, fiecare de 580 daN pe tona de sarcină utilă autorizată, exercitată spre înainte și în jos pe marginea ramei.
8. Aceste prescripții nu sunt obligatorii pentru autoturisme, chiar atunci când ele transportă mărfuri, și nici pentru autovehiculele cisternă specializate și vehiculele speciale destinate transportului de containere sau pentru vehiculele speciale destinate transportului de obiecte indivizibile, dacă aceste vehicule și circulația lor fac obiectul unei reglementări speciale.
9. La autovehiculele din categoria N<sub>1</sub> geamul cabinei poate fi protejat cu o plasă metalică.

**CONDIȚII MINIMALE  
de echipare cu centuri de siguranță a autovehiculelor**

**Începând cu 14.04.1992 (data primei înmatriculări sau anul de fabricație al vehiculului,  
dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută).**

M<sub>1</sub> - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile laterale spate.

M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile în fața cărora nu se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară).

**Începând cu 01.10.1994 (data primei înmatriculări sau anul de fabricație al vehiculului,  
dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută)**

M<sub>1</sub> - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și locurile laterale spate și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile centrale spate, precum și pentru locurile transversale.

M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față, centuri cu două sau 3 puncte de ancorare pentru locurile în fața cărora nu se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară) și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile transversale.

**Începând cu 01.01.1998 (data primei înmatriculări sau anul de fabricație al vehiculului,  
dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută)**

M<sub>1</sub> - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și locurile laterale spate și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile centrale spate (pentru locurile îndreptate spre înapoi centuri cu două puncte de ancorare).

M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> – centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile laterale față (locul central față și cel al ghidului la autocare poate fi echipat cu centură de siguranță cu două puncte de ancorare).

M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> – centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile în fața cărora nu se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară).

Autovehiculele cu scaune amplasate transversal față de direcția de mers trebuie prevăzute cu centuri de siguranță cu două puncte de ancorare sau cu cotiere la fiecare două locuri.

**Începând cu 29.06.1999 (data primei înmatriculări sau anul de fabricație al vehiculului,  
dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută)**

M<sub>1</sub> - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și locurile laterale spate și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile centrale spate.

M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> – centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile laterale față (locul central față și cel al ghidului la autocare poate fi echipat cu centură de siguranță cu două puncte de ancorare).

M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> – centuri cu două sau trei puncte de ancorare pentru locurile în fața cărora nu se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară).

M, N - centuri de siguranță cu două puncte de ancorare sau cu cotiere la fiecare două locuri pentru locurile transversale.

**Începând cu 15.04.2002 (data primei înmatriculări sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută)**

$M_1$  - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și locurile laterale spate și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile centrale spate (pentru locurile îndreptate spre înapoi centuri cu două puncte de ancorare).

$M_2 \leq 3,5$  tone - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare, cu excepția locurilor îndreptate spre înapoi;

$M_2 > 3,5$  tone,  $M_3$ ,  $N_1$ ,  $N_2$  și  $N_3$  - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile laterale față (locul central față și cel al ghidului la autocare poate fi echipat cu centură de siguranță cu două puncte de ancorare).

$M_2$  și  $M_3$  - centuri cu două sau 3 puncte de ancorare pentru locurile în față cărora nu se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară).

$M$ ,  $N$  - centuri de siguranță cu două puncte de ancorare sau cu cotiere la fiecare două locuri pentru locurile transversale.

**Începând cu 18.05.2003 (data primei înmatriculări sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută)**

$M_1$  - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare și retractori pentru locurile din față și locurile laterale spate și centuri cu două puncte de ancorare cu sau fără retractor pentru locurile centrale spate (pentru locurile îndreptate spre înapoi centuri cu două puncte de ancorare cu sau fără retractor).

$M_2 \leq 3,5$  tone - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare și retractor pentru toate locurile îndreptate spre înainte și cu două puncte de ancorare și retractor, pentru locurile îndreptate spre înapoi;

$M_2 > 3,5$  tone și  $M_3$  - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare și retractor pentru locurile îndreptate spre înainte și centuri cu două puncte de ancorare și retractor pentru locurile îndreptate spre înapoi (este admis montajul centurii de siguranță cu două puncte de ancorare și retractor pentru locurile îndreptate spre înainte dacă în fața locului respectiv se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară)).

$N_1$  - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare și retractor pentru locurile laterale din față. Locul centru față trebuie echipat cu centură de siguranță cu două sau trei puncte de ancorare. Locurile din spate îndreptate spre față trebuie echipate cu centuri de siguranță cu două puncte de ancorare dacă locurile în cauză sunt în mod particular expuse. Pentru locurile îndreptate spre înapoi nu este obligatorie montarea centurilor de siguranță.

$N_2$  și  $N_3$  - pentru locurile laterale din față centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare și retractor sau cu două puncte de ancorare. Locurile centrale și cele din spate îndreptate spre față trebuie echipate cu centuri de siguranță cu două puncte de ancorare dacă locurile în cauză sunt în mod particular expuse. Pentru locurile îndreptate spre înapoi nu este obligatorie montarea centurilor de siguranță.

La autovehiculele cu scaune amplasate transversal față de direcția de mers este obligatorie fie montarea de centuri de siguranță cu două puncte de ancorare, fie montarea de cotiere la fiecare două locuri.

**Începând cu 16.09.2004 (data primei înmatriculări sau anul de fabricație al vehiculului,  
dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută)**

Categorie vehicul	Locuri orientate spre înainte				Locuri orientate spre înapoi
	Locuri laterale		Locuri centrale		
	Față	Altele decât cele față	Față	Altele decât cele față	
M <sub>1</sub>	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m (până la 31.12.2006) Ar4, Ar4m (de la 01.01.2007)	B, Br3, Br4m
M <sub>2</sub> ≤ 3,5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm
M <sub>2</sub> > 3,5 t M <sub>3</sub>	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm
N <sub>1</sub>	Ar4m, Ar4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau nici una Centura de siguranță subabdominală este obligatorie pentru locurile expuse	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau nici una Centura de siguranță subabdominală este obligatorie pentru locurile expuse	Nici una
N <sub>2</sub> N <sub>3</sub>	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, sau nici una Centura de siguranță subabdominală este obligatorie pentru locurile expuse	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau nici una Centura de siguranță subabdominală este obligatorie pentru locurile expuse	Nici una

**NOTĂ:**

În toate cazurile se pot instala centuri de siguranță de tip S (speciale) în locul unei centuri de tip A sau B.

A: centură de siguranță în 3 puncte (subabdominală și diagonală)

B: centură de siguranță în două puncte (subabdominală)

r: retractor

m: retractor cu blocare de urgență cu sensibilitate multiplă

3: retractor cu blocare automată

4: retractor cu blocare de urgență

N: prag înalt de reacție

Un „loc expus” este acela unde nu există nici un panou de protecție în fața scaunului.

**NOTE GENERALE:**

Nota 1 : Echiparea cu centuri de siguranță nu este obligatorie pentru locurile autovehiculelor din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>, clasele I, II sau A.

Nota 2: Echiparea cu centuri de siguranță nu este obligatorie pentru locurile destinate exclusiv utilizării pe perioada de staționare a autovehiculelor

Nota 3: Echiparea cu centuri de siguranță nu este obligatorie pentru scaunele rabatabile

Nota 4: Dacă în locul datei primei înmatriculări se utilizează anul de fabricație, se vor aplica prevederile în vigoare la data de 1 ianuarie a anului de fabricație.

Categoria vehiculului	Oglindă interioară	Oglinzi exterioare				
	Oglindă interioară clasa I	Oglindă principală (mare) clasa II	Oglindă principală (mică) clasa III	Oglindă cu unghi mare de vizibilitate clasa IV	Oglindă de proximitate clasa V	Oglindă pentru vizibilitate frontală clasa VI
M <sub>1</sub>	<b>Obligatorie</b> Cu excepția cazului în care oglinda nu asigură vizibilitatea spre înapoi <b>Opțională</b> În cazul în care oglinda nu asigură vizibilitatea spre înapoi	<b>Opțională</b>	<b>Obligatorie</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului. Ca alternativă, se pot instala oglinzi din clasa II.	<b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto și/sau una pe partea pasagerului	<b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	<b>Opțională</b> (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
M <sub>2</sub>	<b>Opțională</b> (Nu există cerințe privind câmpul de vizibilitate.)	<b>Obligatorie</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	<b>Nu este admisă.</b>	<b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto și/sau una pe partea pasagerului	<b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	<b>Opțională</b> (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
M <sub>3</sub>	<b>Opțională</b> (Nu există cerințe privind câmpul de vizibilitate.)	<b>Obligatorie</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	<b>Nu este admisă.</b>	<b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto și/sau una pe partea pasagerului	<b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	<b>Opțională</b> (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
N <sub>1</sub>	<b>Obligatorie</b> Cu excepția cazului în care oglinda nu asigură vizibilitatea spre înapoi <b>Opțională</b> În cazul în care oglinda nu asigură vizibilitatea spre înapoi	<b>Opțională</b>	<b>Obligatorie</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului. Ca alternativă, se pot instala oglinzi din clasa II.	<b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto și/sau una pe partea pasagerului	<b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	<b>Opțională</b> (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
N <sub>2</sub> ≤ 7,5 t	<b>Opțională</b> (Nu există cerințe privind	<b>Obligatorie</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe	<b>Nu este admisă.</b>	<b>Obligatorie</b> Pentru ambele părți, dacă o oglindă din	<b>Obligatorie</b> Una pe partea pasagerului <b>Opțională</b>	<b>Opțională</b> O oglindă pentru vizibilitate

	câmpul de vizibilitate.)	partea pasagerului		clasa V poate fi montată <b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului, dacă o oglindă din clasa V nu poate fi montată	Una pe partea conducătorului auto (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.) Poate fi aplicată o toleranță de + 10 cm.	frontală (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
N <sub>2</sub> > 7,5 t	<b>Opțională</b> (Nu există cerințe privind câmpul de vizibilitate.)	<b>Obligatorie</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	<b>Nu este admisă.</b>	<b>Obligatorie</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	<b>Obligatorie</b> Una pe partea pasagerului <b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	<b>Obligatorie</b> O oglindă pentru vizibilitate frontală (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
N <sub>3</sub>	<b>Opțională</b> (Nu există cerințe privind câmpul de vizibilitate.)	<b>Obligatorie</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	<b>Nu este admisă.</b>	<b>Obligatorie</b> Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	<b>Obligatorie</b> Una pe partea pasagerului <b>Opțională</b> Una pe partea conducătorului auto (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	<b>Obligatorie</b> O oglindă pentru vizibilitate frontală (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)

**CERTIFICAT DE OMOLOGARE INDIVIDUALĂ A VEHICULULUI**  
**INDIVIDUAL VEHICLE APPROVAL CERTIFICATE**



Ștampila autorității de omologare  
Stamp of approval authority

Comunicare privind  
**omologarea individuală** pentru un vehicul complet / completat<sup>(1)</sup>  
cu privire la Directiva 2007/46/CE modificată ultima dată prin  
*Communication concerning*  
**Individual approval** of a complete / completed vehicle<sup>(1)</sup>  
*with regard to Directive 2007/46/EC as last amended by*  
Număr omologare individuală  
*Individual approval number*

**SECȚIUNEA I**  
**SECTION I**

- 0.1. Marcă (denumire comercială a producătorului) - *Make (trade name of manufacturer)*
- 0.2. Tip - *Type*
- 0.2.1. Denumire comercială (denumiri comerciale) - *Commercial name(s)*
- 0.4. Categorie vehicul - *Category of vehicle*
- 0.5. Nume și adresă producător vehicul complet / completat<sup>(1)</sup> - *Name and address of manufacturer of the complete / completed vehicle<sup>(1)</sup>*
- Nume și adresă producător vehicul de bază - *Name and address of manufacturer of the base vehicle*

Număr identificare vehicul – *Vehicle identification number:*

**SECȚIUNEA II**  
**SECTION II**

Subsemnatul/Subsemnata certific prin prezenta acuratețea descrierii realizate de producător / solicitant pentru vehiculul prezentat mai sus.  
*The undersigned hereby certifies the accuracy of the manufacturer's / applicant's description of the vehicle described above.*

Vehiculul **îndeplinește** cerințele tehnice din actele de reglementare prevăzute în lista anexată.  
*The vehicle **meets** the technical requirements of the relevant regulatory acts mentioned in the attached list.*

Omologarea individuală se **acordă**.  
*Individual approval is **granted**.*

Loc - *Place*

Dată - *Date*

Semnătură - *Signature*

(1) Se șterge ce nu este valabil / *Delete where not applicable*

La prezentul certificat sunt anexate – *To this certificate are annexed:*

1. Lista actelor de reglementare aplicate – *The list of the applied regulatory acts*
2. Cartea de identitate a vehiculului cu informațiile necesare completării cererii de înmatriculare – *The identification vehicle card containing the information necessary to complete the application for registration*
3. Date privind emisiile de CO<sub>2</sub> (numai pentru vehiculele completate din categoria N<sub>1</sub>) – *The information regarding the CO<sub>2</sub> emissions (only for the N<sub>1</sub> completed vehicles)*



**LISTA**  
**cu modificările speciale aduse autovehiculelor în scopul conducerii de către persoanele cu handicap și/sau în scopul preluării și transportării persoanelor cu handicap grav sau accentuat**

Pentru autovehiculele special modificate față de configurația inițială, în scopul conducerii de către persoanele cu handicap, precum și pentru autovehiculele special modificate în scopul preluării și transportării persoanelor cu handicap grav sau accentuat, Registrul Auto Român efectuează următoarele activități:

1. verifică fixarea dispozitivului pe autovehicul și îndeplinirea de către acesta a rolului său funcțional; după caz, verifică amenajarea specială a autovehiculului;
2. înscrie în CIV la rubrica „Modificări ce nu afectează performanțele și caracteristicile de folosință ale vehiculului” una dintre următoarele mențiuni:
  - a) „Cutie de viteze adaptată”;
  - b) „Ambreiaj adaptat”;
  - c) „Mecanism de frânare adaptat”;
  - d) „Mecanism de accelerație adaptat”;
  - e) „Mecanisme de frânare și de accelerație combinate adaptate”;
  - f) „Dispozitive de comandă adaptate”;
  - g) „Direcție adaptată”;
  - h) „Scaun / Banchetă modificat(ă) pentru facilitarea accesului”;
3. în cazul autovehiculele special modificate în scopul preluării și transportării persoanelor cu handicap grav sau accentuat în scaune rulante, Registrul Auto Român înscrie în CIV următoarele:
  - a) la rubrica 1, categoria: „Autovehicul special M1”;
  - b) la rubrica 2, caroseria: „SH vehicul accesibil scaunelor rulante”.

Atestatul tehnic pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări



REGISTRUL AUTO ROMÂN

ATESTAT TEHNIC

Date de identificare și caracteristici tehnice

1	<b>Categorie:</b>		7	<b>Data emiterii:</b>	
2	<b>Caroserie:</b>		8	<b>Reprezentanță RAR:</b>	
3	<b>Marcă:</b>		9	<b>Nume reprezentant RAR:</b>	
4	<b>Tip:</b>		10	<b>Semnătură/ștampilă:</b>	
5	<b>Nr. identificare:</b>				
6	<b>Nr. registru:</b>				
11	<b>Mase:</b>				
11.1	Proprie (kg):		11.2	Totală tehnic admisibilă (kg):	
			11.3	Maximă a ansamblului de vehicule (kg):	
12	<b>Dimensiuni:</b>				
12.1	Lungime (mm):		12.2	Lățime (mm):	
			12.3	Înălțime (mm):	
13	<b>Motor:</b>				
13.1	Tip:		13.2	Cilindree (cm <sup>3</sup> ):	
			13.3	Putere max. (kw) / turație (min <sup>-1</sup> ):	
			13.4	Sursă energie:	
14	<b>Axe:</b>				
14.1	Nr. total axe:		14.2	Tracțiunea:	
			14.3	Nr. axe frânate (frână serviciu):	
15	<b>Anvelope:</b>				
15.1	Față:			sau	
15.2	Spate:				

16, Mențiuni

Imaginea vehiculului

16.1. Viteza maximă constructivă :