

# REGLEMENTĂRI nr. RNTR 2 din 11 februarie 2003 privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea

(la data 01-ian-2006 modificat de Anexa 1, punctul 1. din [Ordinul 2218/2005](#) )

Forma sintetică la data 02-aug-2007. Acest act a fost creat utilizând tehnologia SintACT®-Acte Sintetice. SintACT® și tehnologia Acte Sintetice sunt mărci înregistrate ale Wolters Kluwer.

(la data 12-ian-2004 actul a fost reglementat de [Ordinul 1/2004](#) )

(la data 18-mai-2003 actul a fost aprobat de [Ordinul 211/2003](#) )

## CAPITOLUL 0:

(la data 01-ian-2006 Capitol 0, alin. (1) abrogat de Anexa 1, punctul 2. din [Ordinul 2218/2005](#) )

(la data 01-ian-2006 Capitol 0, alin. (2) abrogat de Anexa 1, punctul 3. din [Ordinul 2218/2005](#) )

## CAPITOLUL I: Dispoziții generale. Definiții

(la data 01-ian-2006 Capitol I modificat de Anexa 1, punctul 4. din [Ordinul 2218/2005](#) )

### 1. Prezentele reglementări stabilesc:

- a) procedura și condițiile tehnice pentru omologarea de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape);
- b) procedura de eliberare a cărții de identitate pentru vehiculele rutiere pentru care a fost acordată omologarea de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape);
- c) procedura și condițiile tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea);
- d) procedura și condițiile tehnice pentru omologarea de tip a produselor reglementate de directivele CE/CEE sau de regulamentele CEE-O.N.U.

2. Prezentele reglementări se aplică la omologarea de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape), omologarea de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea) și eliberarea cărții de identitate în vederea înmatriculării sau înregistrării în România pentru următoarele categorii de vehicule noi:

**2.1.** autovehicule complete, de bază, incomplete sau completate, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, precum și pentru remorcile acestora, cu excepția vehiculelor care se deplasează pe șine, a tractoarelor agricole și forestiere, a mașinilor pentru lucrări și a cvadriciclorilor;

**2.2.** tractoare agricole sau forestiere pe roți ori pe șenile, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă mai mare sau egală cu 6 km/h, remorci agricole sau forestiere și utilaje tractate interschimbabile, agricole sau forestiere;

**2.3.** autovehicule cu 2 sau 3 roți, având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și pentru cvadricicluri. Sunt exceptate:

- a) autovehiculele având o viteză maximă constructivă care nu depășește 6 km/h;
- b) autovehiculele destinate să fie conduse de un pieton;
- c) autovehiculele destinate să fie utilizate de persoane cu handicap fizic - scaune rulante;
- d) autovehiculele destinate competițiilor sportive organizate pe drumurile publice sau în afara acestora;
- e) autovehiculele concepute în special pentru utilizarea în afara drumurilor publice și pentru activități recreative, având 3 roți simetrice plasate uria în față și celelalte două în spate;
- f) bicicletele cu pedalare asistată, echipate cu un motor electric auxiliar de o putere nominală continuă maximă de 0,25 kW, a cărui alimentare este redusă progresiv și în final întreruptă atunci când vehiculul atinge o viteză maximă de 25 km/h sau mai devreme, în cazul în care ciclistul se oprește din pedala;

**2.4.** mașini autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier pe roți și având o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h;

**2.5.** remorci lente având o viteză maximă constructivă declarată mai mică sau egală cu 25 km/h și care nu sunt incluse în subpct. 2.1.

3. Prezentele reglementări se aplică, de asemenea, la omologarea de tip a produselor în vederea introducerii pe piață a produselor noi și care sunt reglementate de directivele CE/CEE și de regulamentele CEE-O.N.U.

4. Clasificarea vehiculelor rutiere pe categorii de omologare, definirea tipurilor de caroserie a acestora, precum și definirea claselor pentru autovehiculele destinate transportului de persoane sunt prevăzute în anexa nr. 1 la reglementări.

5. În sensul prezentelor reglementări, termenii de mai jos au următorul înțeles:

roți și condițiile de recunoaștere reciprocă a omologărilor eliberate pe baza acestor prescripții, încheiat la Geneva la 20 martie 1958, la care România a aderat prin Decretul nr. **371/1976**, și **Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice mondiale aplicabile autovehiculelor, precum și echipamentelor și componentelor ce pot fi montate și/sau utilizate pe autovehicule**, încheiat la Geneva la 25 iunie 1998, la care România a aderat prin Legea nr. **97/2002**;

ansamblu de vehicule	- ansamblul format dintr-un autovehicul tractor și unul sau două vehicule tractate;
autoritate competentă (pentru omologarea de tip)	- autoritatea competentă a unui stat, responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip, în special pentru acordarea și, dacă este cazul, retragerea de certificate de omologare de tip, care asigură legătura cu autoritățile competente ale altor state și care este îndreptățită să verifice dispozițiile luate de constructor pentru asigurarea conformității producției;
autovehicul	- vehiculul rutier care se deplasează prin propulsie proprie, cu excepția celui care circulă pe șine;
categorie de vehicul	- orice grupă de vehicule care au caracteristici identice de concepție;
certificat de conformitate CE	- documentul precizat în directivele-cadru, eliberat de constructor în scopul certificării faptului că un anumit vehicul, omologat în conformitate cu prevederile directivei-cadru, corespunde tuturor cerințelor aplicabile în momentul fabricării și prin care se atestă că acesta poate fi înmatriculat sau pus în exploatare în toate statele membre fără nici o inspecție suplimentară;
certificat de omologare de tip	- documentul eliberat de autoritatea competentă pentru omologarea de tip, după acordarea unei omologări de tip, și care conține informațiile ce trebuie furnizate de autoritatea competentă;
componentă, piesă	- dispozitivul destinat să facă parte dintr-un vehicul, care trebuie să corespundă prevederilor specifice cuprinse în prezentele reglementări și care poate fi omologat separat față de vehicul, atunci când acest lucru este prevăzut în mod expres prin prezentele reglementări;
constructor	- persoana fizică sau juridică care este, față de autoritatea competentă, responsabilă pentru toate aspectele privind omologarea de tip și asigurarea conformității producției, indiferent dacă persoana este sau nu este direct asociată la toate stadiile de construcție ale unui vehicul sau produs. Sunt, de asemenea, considerați ca fiind constructori: (i) orice persoană fizică sau juridică care concepe ori a conceput, realizează sau a realizat pentru propriul uz un vehicul ori un produs; (ii) orice persoană fizică sau juridică care, din momentul în care un vehicul sau un produs a fost introdus pe piață, este răspunzătoare de conformitatea cu prevederile legislației aplicabile;
directivă de bază (specifică)	- directivele precizate prin directivele-cadru, care se referă la omologarea de tip a unui vehicul, a unui sistem al vehiculului, a unei componente sau a unei entități tehnice;
directivă-cadru	- directiva care se referă la omologarea de tip a întregului vehicul;
dosarul constructorului	- documentația care cuprinde conținutul total de date, desene, fotografii etc., care trebuie furnizată serviciului tehnic sau autorității competente de către solicitantul omologării de tip odată cu cererea oficială de omologare de tip, conform datelor din fișele de informații;
dosar de omologare	- dosarul constructorului însoțit de rapoartele de încercări sau de alte documente anexate de către serviciul tehnic ori de autoritatea competentă în desfășurarea exercitării sarcinii lor de serviciu;
entitate tehnică	- dispozitivul destinat să facă parte dintr-un vehicul care trebuie să corespundă prevederilor specifice cuprinse în prezentele reglementări și care poate fi omologat separat față de vehicul, atunci când acest lucru este prevăzut în mod expres prin prezentele reglementări, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri de vehicule;
introducere pe piață	- acțiunea de a face disponibile, pentru prima dată, contra cost sau gratuit, produse noi în vederea vânzării sau utilizării;
fișă de informații	- documentul care conține informațiile pe care trebuie să le furnizeze solicitantul omologării de tip;
încărcătură indivizibilă	- încărcătura 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 comportă 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 corespunde cerințelor prezentelor reglementări;
masă maximă tehnic admisibilă (masa totală maximă autorizată)	- masa maximă a unui vehicul, în funcție de construcția și performanțele sale, și care este declarată de constructorul acestuia;
omologare comunitară (CE) de tip	- procedura administrativă prin care un stat membru al Uniunii Europene certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau entitate tehnică îndeplinește condițiile tehnice corespunzătoare unei directive specifice;
omologare comunitară (CE) de tip a întregului vehicul	- procedura administrativă prin care un stat membru al Uniunii Europene certifică faptul că un tip de vehicul complet îndeplinește condițiile tehnice corespunzătoare unei directive-cadru în vederea înmatriculării sau înregistrării acestuia;
omologare comunitară (CE) de tip în mai multe etape a întregului vehicul	- procedura administrativă prin care unul sau mai multe state membre ale Uniunii Europene certifică faptul că un tip de vehicul de bază, incomplet sau completat

	conform stării sale constructive, îndeplinește condițiile tehnice corespunzătoare unei directive-cadru în vederea înmatriculării sau înregistrării acestuia. Poate fi acordată pentru vehiculul completat, vehiculul de bază (de exemplu, șasiu echipat) sau pentru alte trepte intermediare de montaj ale vehiculului;
omologare națională de tip	- procedura administrativă prin care RAR certifică faptul că un tip de vehicul sau produs îndeplinește condițiile tehnice specifice aplicabile conform prezentelor reglementări;
omologare națională de tip a întregului vehicul	- procedura administrativă prin care RAR certifică faptul că un tip de vehicul complet îndeplinește condițiile tehnice aplicabile conform prezentelor reglementări în vederea înmatriculării sau înregistrării acestuia;
omologare națională de tip în mai multe etape a întregului vehicul	- procedura administrativă prin care RAR certifică faptul că un tip de vehicul rutier de bază, incomplet sau completat, îndeplinește condițiile tehnice aplicabile conform prezentelor reglementări în vederea înmatriculării sau înregistrării acestuia. Poate fi acordată pentru vehiculul completat, vehiculul de bază (de exemplu, șasiu echipat) sau pentru alte trepte intermediare de montaj ale vehiculului;
omologare internațională (CEE-O.N.U.) de tip	- procedura administrativă prin care o parte contractantă a acordurilor de la Geneva certifică faptul că un tip de vehicul, echipament, componentă sau piesă îndeplinește condițiile tehnice corespunzătoare unui regulament CEE-O.N.U. specific;
produs	- sistemul, echipamentul, piesa, componenta sau entitatea tehnică, utilizată la fabricarea unui vehicul, pentru înlocuirea celor existente pe un vehicul sau pentru montare/utilizare ulterioară pe un vehicul omologat;
produs de origine	- produsul utilizat la fabricarea unui vehicul și care a echipat vehiculul la omologarea de tip a acestuia;
produs de schimb	- produsul destinat să fie utilizat la un vehicul pentru a înlocui un produs montat pe acest vehicul;
produs de schimb de origine	- produsul destinat să fie utilizat la un vehicul pentru a înlocui un produs montat pe acest vehicul și care este de aceeași calitate ca și produsul de origine, fiind fabricat conform specificațiilor și normelor de fabricație furnizate de constructorul vehiculului pentru fabricarea produselor de origine sau produselor de schimb destinate vehiculului respectiv. Sunt incluse și produsele de schimb fabricate pe aceeași linie de producție ca și produsele de origine;
prima înmatriculare, prima înregistrare a unui vehicul regulament CEE-O.N. U. reprezentantul constructorului	- înmatricularea sau înregistrarea pentru prima dată a unor vehicule rutiere noi; - regulamentul-anexă la acordurile de la Geneva; - orice persoană fizică sau juridică stabilită în România sau în Uniunea Europeană, după caz, nominalizată legal de constructor pentru a-l reprezenta pe lângă autoritatea competentă și de a acționa în numele său în domeniul prezentelor reglementări;
serviciu tehnic	- organizația sau organismul agreată/agreat ca laborator de încercări și care efectuează încercările sau inspecțiile în numele autorității competente a unui stat. Această funcție poate fi îndeplinită, de asemenea, de însăși autoritatea competentă. Serviciile tehnice trebuie să satisfacă normele armonizate referitoare la funcționarea laboratoarelor de încercări (EN 45001): (i) un constructor nu poate fi agreat ca serviciu tehnic decât dacă reglementările specifice prevăd acest lucru în mod expres; (ii) în scopurile prezentelor reglementări, este acceptată utilizarea de către un serviciu tehnic, cu acordul autorității competente, a unor instalații de încercare care nu îi aparțin;
sistem, echipament	- ansamblul de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea unei funcții specifice într-un vehicul și care trebuie să îndeplinească prevederile cuprinse în prezentele reglementări;
tip de vehicul	- vehiculele dintr-o anumită categorie, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia se face omologarea de tip. 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 reglementarea pe baza căreia se face omologarea de tip;
vânzare vehicul de bază	- comercializarea vehiculelor noi;
vehicul complet	- vehiculul incomplet, al cărui număr de identificare ca vehicul se păstrează în timpul următoarelor etape ale procesului de omologare de tip în mai multe etape;
vehicul completat	- vehiculul care a fost supus unui proces de omologare de tip într-o singură etapă și care îndeplinește toate prevederile aplicabile ale prezentelor reglementări;
vehicul incomplet	- vehiculul care necesită completarea în cel puțin o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate prevederile aplicabile ale prezentelor reglementări;
vehicul (rutier)	- sistemul mecanic care circulă pe drum, cu sau fără mijloace de autopropulsare, și care se utilizează în mod normal pentru transportul de persoane și/sau de mărfuri ori pentru efectuarea de servicii sau lucrări;
vehicul (rutier) nou	- vehiculul rutier aflat înaintea primei înmatriculări, primei înregistrări sau primei utilizări, după caz;
versiune	- vehiculele dintr-o anumită variantă, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia se face omologarea

de tip.

## 6. În cuprinsul prezentelor reglementări se utilizează următoarele abrevieri:

CE	- Comunitatea Europeană;
CEE	- Comunitatea Economică Europeană;
CEE-O.N.U.	- Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite;
CIV	- cartea de identitate a vehiculului;
GNC	- gaz natural comprimat;
GPL	- gaz petrolier lichefiat;
MTCT	- Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului;
OBD	- sistem de diagnosticare privind emisiile poluante cu care este echipat un autovehicul (dispozitiv de control al emisiilor poluante 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 cu motor cu aprindere prin comprimare;
RAR	- Registrul Auto Român - R.A.;
VIN	- numărul de identificare a unui vehicul (combinație structurală de caractere atribuite unui vehicul de constructorul său în vederea identificării în conformitate cu SR ISO 3779:1996);
WMI	- codul de identificare a constructorului unui vehicul.

(la data 01-ian-2006 Capitol I modificat de Anexa 1, punctul 5. din [Ordinul 2218/2005](#) )

## CAPITOLUL II: Omologarea de tip

(la data 01-ian-2006 Capitol II modificat de Anexa 1, punctul 6. din [Ordinul 2218/2005](#) )

### SECȚIUNEA I: Condiții generale

1. Pentru vehiculele menționate în continuare RAR eliberează CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau vânzării, numai dacă acestea dețin omologare națională de tip a întregului vehicul valabilă, în conformitate cu prevederile secțiunii a II-a din prezentul capitol:

(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune I, punctul 1. modificat de Anexa 1, punctul 1. din [Ordinul 1699/2006](#) )

**1.1.** autovehicule complete, de bază, incomplete sau completate, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, precum și pentru remorcile acestora, cu excepția vehiculelor care se deplasează pe șine, a tractoarelor agricole și forestiere, a mașinilor pentru lucrări și a cvadriciclorilor;

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

**1.3.** autovehicule cu 2 sau 3 roți, având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și pentru cvadricicliuri. Sunt exceptate:

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

**b)** autovehiculele destinate să fie conduse de un pieton;

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

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

**e)** autovehiculele concepute în special pentru utilizarea în afara drumurilor publice și pentru activități recreative, având 3 roți simetrice plasate uria în față și celelalte două în spate;

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

**1.4.** mașini autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier pe roți și având o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h;

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

**1.6.** La omologarea de tip a întregului vehicul pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier pe roți și având o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h (subpct. 1.4) se aplică condițiile tehnice aplicabile pentru tractoarele agricole sau forestiere pe roți, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h (subpct. 1.2), cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd în mod expres alte dispoziții.

**1.7.** La omologarea de tip a întregului vehicul pentru remorcile lente având o viteză maximă constructivă declarată mai mică sau egală cu 25 km/h (subpct. 1.5) se aplică condițiile tehnice aplicabile la celelalte categorii de vehicule, în funcție de categoria autovehiculului tractor.



**2.** De la data aderării României la Uniunea Europeană, pentru vehiculele menționate în continuare RAR eliberează CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării, numai dacă acestea dețin omologare CE de tip a întregului vehicul valabilă, pe baza Certificatului de conformitate CE emis de constructor, fără efectuarea de încercări suplimentare:

**2.1. autovehiculele din categoria M1 echipate cu motoare cu ardere internă, în conformitate cu prevederile Directivei 70/156/CEE;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune I, punctul 2., subpunctul 2.1.. modificat de Anexa 1, punctul 2. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**2.2.** tractoarele agricole sau forestiere pe roți ori pe șenile (categoriile T și C), având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă mai mare sau egală cu 6 km/h, remorcile agricole sau forestiere (categoria R) și utilajele tractate interschimbabile, agricole ori forestiere (categoria S), în conformitate cu prevederile Directivei 2003/37/CE;

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

- a) noilor tipuri de vehicule începând cu data aderării României la Uniunea Europeană;
- b) tuturor vehiculelor noi înmatriculate sau înregistrate începând cu 1 iulie 2009;

**2.2.2.** pentru alte categorii de vehicule decât cele precizate la subpct. 2.2.1, după ce toate directivele specifice pentru o categorie de vehicule definită în anexa nr. II la Directiva 2003/37/CE au fost adoptate, prevederile subpct. 2.2 se vor aplica:

- a) la 3 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptată, pentru noile tipuri de vehicule;
- b) la 6 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptată, pentru toate vehiculele noi ce urmează să fie înmatriculate sau înregistrate.

**2.2.3.** RAR poate, la cererea constructorului, să aplice prevederile subpct. 2.2 la un nou tip de vehicul începând cu data intrării în vigoare a tuturor directivelor specifice respective, dar nu mai devreme de data aderării României la Uniunea Europeană;

**2.3.** autovehiculele cu 2 sau 3 roți (categoria L), având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și cvadricicluri, în conformitate cu prevederile Directivei 2002/24/CE. Sunt exceptate:

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune I, punctul 2., subpunctul 2.3.. modificat de Anexa 1, punctul 3. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

- a) autovehiculele având o viteză maximă constructivă care nu depășește 6 km/h;
- b) autovehiculele destinate să fie conduse de un pieton;
- c) autovehiculele destinate să fie utilizate de persoane cu handicap fizic - scaune rulante;
- d) autovehiculele destinate competițiilor sportive organizate pe drumurile publice sau în afara acestora;
- e) autovehiculele concepute în special pentru utilizarea în afara drumurilor publice și pentru activități recreative, având 3 roți simetrice plasate uria în față și celelalte două în spate;
- f) bicicletele cu pedalare asistată, echipate cu un motor electric auxiliar de o putere nominală continuă maximă de 0,25 kW, a cărui alimentare este redusă progresiv și în final întreruptă atunci când vehiculul atinge o viteză maximă de 25 km/h sau mai devreme în cazul în care ciclistul se oprește din pedalat.

**3.** De la data aderării României la Uniunea Europeană, RAR acordă omologare CE de tip a întregului vehicul pentru categoriile de vehicule precizate la pct. 2, după cum urmează:

**3.1. pentru vehiculele din categoriile M, N și O, în conformitate cu prevederile Directivei 70/156/CEE, modificată ultima dată prin Directiva 2006/40/CE;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune I, punctul 3., subpunctul 3.1.. modificat de Anexa 1, punctul 4. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**3.2. pentru categoriile de vehicule precizate la subpct. 2.2, în conformitate cu prevederile Directivei 2003/37/CE, modificată ultima dată prin Directiva 2005/67/CE;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune I, punctul 3., subpunctul 3.2.. modificat de Anexa 1, punctul 5. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

- a) noilor tipuri de vehicule începând cu data aderării României la Uniunea Europeană;
- b) tuturor vehiculelor noi înmatriculate sau înregistrate începând cu 1 iulie 2009;

**3.2.2.** pentru alte categorii de vehicule decât cele precizate la subpct. 3.2.1, după ce toate directivele specifice pentru o categorie de vehicule definită în anexa nr. II la Directiva 2003/37/CE au fost adoptate, prevederile subpct. 3.2 se vor aplica:

- a) la 3 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptată, pentru noile tipuri de vehicule;
- b) la 6 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptată, pentru toate vehiculele noi ce urmează să fie înmatriculate sau înregistrate.

**3.2.3.** RAR poate, la cererea constructorului, să aplice prevederile subpct. 3.2 la un nou tip de vehicul începând cu data intrării în vigoare a tuturor directivelor specifice respective, dar nu mai devreme de data aderării României la Uniunea Europeană.

**3.3. pentru categoriile de vehicule precizate la subpct. 2.3, în conformitate cu prevederile Directivei 2002/24/CE, modificată ultima dată prin Directiva 2005/30/CE.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune I, punctul 3., subpunctul 3.3.. modificat de Anexa 1, punctul 6. din Ordinul 1699/2006 )*

**3.3.1. Vehiculele completate nu pot fi supuse omologării naționale de tip multietapă dacă nu există o omologare națională de tip valabilă pentru vehiculul de bază.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune I, punctul 3., subpunctul 3.3.. completat de Anexa 1, punctul 7. din Ordinul 1699/2006 )*

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

**5.** În vederea introducerii pe piață a produselor precizate la pct. 4, RAR acordă omologarea națională de tip (sau omologare CEE-O.N.U. de tip, dacă prin prezentele reglementări este prevăzută această echivalare) pentru aceste produse, în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

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

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

**8.** De la data aderării României la Uniunea Europeană, introducerea pe piață a sistemelor, componentelor și entităților tehnice noi reglementate de directivele CE/CEE este admisă numai dacă acestea dețin omologare CE de tip (sau omologare CEE-O.N.U. de tip, dacă prin prezentele reglementări este prevăzută această echivalare).

**9.** De la data aderării României la Uniunea Europeană, RAR acordă omologarea CE de tip pentru sistemele, componentele și entitățile tehnice noi reglementate de directivele CE/CEE, în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

**10.** La cererea solicitantului omologării de tip, RAR acordă omologarea CEE-O.N.U. de tip pentru echipamentele, componentele și piesele noi reglementate de regulamentele CEE-O.N.U., în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

**11.** În vederea introducerii pe piață a produselor noi omologate de tip, acestea trebuie să respecte prevederile legale referitoare la inscripționare, marcarea, atestarea conformității și acordarea garanției.

**12.** RAR acordă omologarea națională de tip, omologarea CEE-O.N.U. de tip și, de la data aderării României la Uniunea Europeană, omologarea CE de tip pentru vehicule în ceea ce privește produsele utilizate la acestea, în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări, ale regulamentelor CEE-O.N.U. și ale directivelor specifice, după caz.

**13.** La acordarea omologării CE de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape), a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea), a sistemelor, a componentelor și a entităților tehnice se vor respecta prevederile administrative în conformitate cu anexele la directivele-cadru sau directivele specifice în baza cărora se acordă omologarea CE de tip (definiții, modelul fișei de informații, modelul numărului de omologare de tip, modelul mărcii de omologare de tip, verificarea conformității producției etc).

**14.** La acordarea omologării CEE-O.N.U. de tip a vehiculelor, a echipamentelor, a componentelor și a pieselor se vor respecta prevederile administrative în conformitate cu anexele la regulamentele CEE-O.N.U. În baza cărora se acordă omologarea CEE-O.N.U. de tip (definiții, modelul fișei de informații, modelul numărului de omologare de tip, modelul mărcii de omologare de tip, verificarea conformității producției etc).

## **SECȚIUNEA II: Omologarea națională de tip a întregului vehicul și omologarea națională de tip a vehiculelor și a produselor**

### **1. Domeniul de aplicare**

**1.1.** Prevederile prezentei secțiuni se aplică la omologarea națională de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape), la omologarea națională de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea), precum și la omologarea națională de tip a produselor care sunt reglementate de directivele CE/CEE sau regulamentele CEE-O.N.U.

### **2. Definiții**

**2.1.** În cadrul prezentei secțiuni, termenul omologare de tip este utilizat pentru a desemna activitățile sau cerințele comune pentru omologarea națională de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape), pentru omologarea națională de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea) și pentru omologarea națională de tip a produselor care sunt reglementate de directivele CE/CEE sau regulamentele CEE-O.N.U.

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

- convenție de supraveghere - convenția de supraveghere încheiată între RAR și solicitantul omologării de tip în vederea verificării de către RAR a conformității vehiculului sau produsului comercializat cu cel omologat;
- chemarea vehiculelor - notificarea deținătorilor vehiculelor în vederea prezentării acestora pentru remedierea, pe cheltuiala constructorului, reprezentantului acestuia sau importatorului, a necoformităților sistematice și majore referitoare la caracteristicile de omologare constatate la vehiculele comercializate;
- importator - orice persoană juridică română care comercializează vehicule sau produse noi fabricate în afara României și care poate pune la dispoziție RAR documentele necesare omologării de tip (conform cerințelor precizate la subpct. 3.2).

## **3.** Cererea pentru acordarea omologării de tip

**3.1.** Cererea pentru acordarea omologării de tip va fi înaintată RAR de către constructorul vehiculului sau produsului, reprezentantul acestuia sau importatorul, persoană juridică română. Cererea trebuie să fie însoțită de dosarul constructorului.

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

- a)** copie de pe certificatul de înmatriculare/înregistrare la oficiul registrului comerțului al solicitantului omologării de tip;
- b)** copie de pe documentul prin care constructorul, dacă este cazul, împuternicește solicitantul omologării de tip;
- c)** copie de pe certificatul sistemului de urmărire a calității sistemului de producție (în cazul în care nu există, se va completa un chestionar de evaluare preliminară a calității sistemului de producție, în baza căruia RAR va efectua un audit de produs);
- d)** lista cu toate certificatele de omologare de tip acordate în baza prevederilor specifice din prezentele reglementări (anexa nr. 2 la reglementări), a directivelor specifice CEE/CE sau a regulamentelor CEE-O.N.U. pentru vehiculul ce se dorește a fi omologat, în cazul omologării naționale de tip a întregului vehicul;
- e)** copii de pe certificatele de omologare de tip acordate în baza prevederilor specifice din prezentele reglementări (anexa nr. 2 la reglementări), a directivelor specifice CEE/CE sau a regulamentelor CEE-O.N.U. pentru vehiculul respectiv (în forma completă: comunicare, raport de încercări, specificație tehnică și desene, după caz), în cazul omologării naționale de tip a întregului vehicul;
- f)** desenul plăcuței constructorului vehiculului, cu explicitarea datelor inscripționate, explicitarea semnificației caracterelor din numărul de identificare a vehiculului (VIN), desenele cu amplasarea mijloacelor de identificare, în cazul omologării naționale de tip a întregului vehicul;
- g)** specificația tehnică în limba română a vehiculului sau produsului ce se dorește a fi omologat de tip;
- h)** certificatul de conformitate CE al unui vehicul în original, astfel cum este definit de directivele-cadru, în cazul omologării naționale de tip a întregului vehicul;
- i)** manualul de utilizare în limba română.

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

- în prima etapă, acele părți ale dosarului constructorului și certificatele de omologare de tip cerute pentru un vehicul complet, corespunzător etapei de construcție a vehiculului de bază;
- în a doua etapă și următoarele, acele părți ale dosarului constructorului și certificatele de omologare de tip care se referă la etapa curentă de fabricație, precum și o copie a certificatului de omologare de tip a întregului vehicul pentru vehiculul de bază sau incomplet, care a fost eliberat corespunzător etapei constructive anterioare. În plus, constructorul va furniza lista completă a modificărilor și completărilor pe care le-a adus vehiculului de bază sau incomplet, desenele specifice completărilor/modificărilor efectuate în această etapă, precum și manualul de carosare/transformare al constructorului vehiculului de bază, cu informații privind materialele folosite (în locul manualului se poate prezenta o agreare din partea constructorului vehiculului de bază).

**3.4.** În cazul solicitării omologării naționale de tip a întregului vehicul pentru mai multe variante/versiuni ale aceluiași tip de vehicul, dosarul constructorului trebuie să cumuleze toate caracteristicile tehnice ale vehiculelor respective, din care să reiasă clar diferențele dintre acestea în ceea ce privește datele ce se înscriu în CIV. În vederea omologării, RAR va stabili unul sau mai multe vehicule reprezentative ce vor fi prezentate la verificări și va acorda număr de omologare națională de tip a întregului vehicul pentru fiecare variantă/versiune de vehicul pentru care s-a solicitat omologarea.

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

## **4.** Procedura de omologare de tip

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

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

**a)** tipurile de autovehicule și remorcile acestora (definite la secțiunea I subpct. 1.1), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

**Pentru vehiculele speciale se vor aplica prevederile din anexa nr. XI la Directiva 70/156/CEE, apendicele 1-4, în funcție de destinația vehiculului special;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune II, punctul 4., subpunctul 4.2., litera A modificat de Anexa 1, punctul 8. din Ordinul 1699/2006 )*

**b)** tipurile de tractoare agricole sau forestiere (definite la secțiunea I subpct. 1.2), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări;

**c)** tipurile de autovehicule cu 2 sau 3 roți (definite la secțiunea I subpct. 1.3), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări;

**d)** tipurile de mașini autopropulsate pentru lucrări (definite la secțiunea I subpct. 1.4), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări;

**e)** remorcile lente (definite la secțiunea I subpct. 1.5), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

**4.3.** RAR acordă omologarea națională de tip în mai multe etape a întregului vehicul pentru vehiculele de bază, incomplete sau completate, din categoriile menționate la subpct. 4.2, care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

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

**a)** certificatele de omologare națională de tip eliberate de RAR, care atestă îndeplinirea condițiilor specifice precizate prin prezentele reglementări în urma efectuării încercărilor ori verificărilor necesare; sau

**b)** certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pe baza fiecărei directive specifice precizate în prezentele reglementări; sau

**c)** certificatele de omologare CEE-O.N.U. de tip eliberate de autoritățile competente din statele care sunt părți contractante la acordurile de la Geneva pe baza fiecărui regulament CEE-O.N.U. precizat în prezentele reglementări.

**4.5.** În funcție de certificatele de omologare de tip privind directivele specifice CEE/CE și/sau regulamentele CEE-O.N.U., prezentate la RAR de solicitantul omologării naționale de tip a întregului vehicul, și de conținutul dosarului, RAR va informa solicitantul cu privire la lista încercărilor și a verificărilor la care va fi supus vehiculul ce se dorește a fi omologat.

**4.6.** Omologarea națională de tip a întregului vehicul în cazul vehiculelor rutiere pentru care există omologare CE de tip al întregului vehicul se acordă în baza documentelor care demonstrează existența unei omologări CE de tip a întregului vehicul valabilă, acordată de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, fără efectuarea de încercări suplimentare.

**4.6.1. În cazul autovehiculelor cu 2 sau 3 roți, omologările CE de tip ale întregului vehicul acordate conform Directivei 92/61/CEE înainte de 9 noiembrie 2003, rămân valabile până la apariția unor prevederi contrare. De asemenea, sunt acceptate extinderile la aceste omologări, conform dispozițiilor directivei în baza căreia a fost inițial acordată omologarea. Totuși, certificatele de conformitate CE emise de constructor trebuie să corespundă modelului precizat în anexa nr. IV la Directiva 2002/24/CE.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune II, punctul 4., subpunctul 4.6.1.. modificat de Anexa 1, punctul 9. din Ordinul 1699/2006 )*

**4.7.** Vehiculelor rutiere pentru care există omologare CE de tip a întregului vehicul, în conformitate cu prevederile directivelor-cadru, li se va acorda omologare națională de tip a întregului vehicul în următoarele condiții:

- se furnizează RAR certificatul de omologare CE a întregului vehicul, de la ediția de bază până la ultima modificare în vigoare și cu anexele aferente: III și VIII pentru Directiva 70/156/CEE; II și VII pentru Directiva 2002/24/CE (sau II pentru Directiva 92/61/CEE), respectiv I pentru Directiva 74/150/CEE (sau I și VI pentru Directiva 2003/37/CE); se adaugă desenele/fotografiile cerute de anexele menționate, dacă este cazul;

- se prezintă un certificat de conformitate CE în original, personalizat pe un vehicul din tipul/varianta/versiunea ce se dorește a fi omologată.

**4.7.1.** Dacă aceste condiții sunt îndeplinite și dosarul prevăzut la subpct. 3.2 este prezentat la RAR, omologarea națională de tip a întregului vehicul se acordă fără prezentarea vehiculului.

**4.7.2.** Vehiculele pentru care nu se poate prezenta certificatul de conformitate CE vor fi tratate ca orice alt vehicul pentru care s-au emis certificate de omologare de tip ale vehiculului în ceea ce privește produsele

utilizate la acesta și vor fi supuse unor verificări ce se vor stabili de către RAR (a se vedea subpct. 4.5). Pentru aceste vehicule, precum și pentru celelalte de alt fel se vor prezenta toate certificatele de omologare de tip conform listelor anexate la prezentele reglementări.

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

**4.9.** La omologarea națională de tip a întregului vehicul sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni ulterioare ale directivelor specifice CE/CEE, precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

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

**4.10.** În urma acordării omologării naționale de tip a întregului vehicul, RAR va elibera un certificat de omologare națională de tip a întregului vehicul pentru fiecare tip de vehicul complet, de bază, incomplet sau completat omologat.

4.10.1. Certificatul de omologare națională de tip a întregului vehicul are valabilitate nelimitată, cu excepția omologărilor naționale de tip ale întregului vehicul, acordate pe bază de derogare în condițiile stabilite prin prezentele reglementări.

**4.10.2. Certificatul de omologare națională de tip se acordă numai după ce RAR a constatat că sunt îndeplinite toate condițiile pentru asigurarea conformității vehiculelor produse sau importate în vederea comercializării în România.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune II, punctul 4., subpunctul 4.10.. completat de Anexa 1, punctul 10. din Ordinul 1699/2006 )*

**4.11.** Omologarea națională de tip a întregului vehicul își pierde valabilitatea în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării unui vehicul rutier nou de la data la care prin prezentele reglementări se modifică una dintre condițiile tehnice specifice impuse pentru prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea unui vehicul rutier nou.

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

4.11.1. În cazul șasiurilor echipate având omologare națională de tip a întregului vehicul valabilă, dar care nu au fost carosate și înmatriculate sau înregistrate în limita de valabilitate a acestei omologări, se iau în considerare pentru șasiul echipat reglementările care au stat la baza omologării respective, dar nu mai mult de 18 luni de la data pierderii valabilității omologării naționale de tip a întregului vehicul. Pentru modificările realizate în vederea obținerii vehiculului completat se iau în considerare prezentele reglementări, avându-se în vedere categoria vehiculului.

**4.12.** RAR acordă cod WMI numai acelor constructori care produc structura portantă a vehiculului, după cum urmează:

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

Acordarea codului WMI se realizează numai după efectuarea unui audit de către RAR prin care să se verifice implementarea efectivă la constructorul respectiv a tehnologiilor de fabricare a structurii portante a vehiculului.

**4.13.** RAR acordă omologarea națională de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea) pentru tipurile de vehicule care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

4.13.1. În urma acordării omologării naționale de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea), RAR eliberează un certificat de omologare națională de tip pentru fiecare tip de vehicul omologat.

4.13.2. Omologarea națională de tip pentru un vehicul (în ceea ce privește produsele utilizate la acesta) își pierde valabilitatea de la data la care prin prezentele reglementări se modifică condițiile tehnice specifice impuse pentru introducerea pe piață.

**4.14.** RAR acordă omologarea națională de tip a produselor pentru tipurile de produse care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

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

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



noi de schimb de origine.

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

**4.16.** Omologarea națională de tip pentru un produs își pierde valabilitatea în scopul introducerii pe piață de la data la care prin prezentele reglementări se modifică condițiile tehnice specifice impuse pentru introducerea pe piață.

**4.17.** La introducerea pe piață a unui produs sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni anterioare ale directivelor specifice CE/CEE, precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări, dacă condițiile tehnice specifice sunt aceleași cu cele din versiunile precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

**4.18.** La introducerea pe piață a unui produs sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni ulterioare ale directivelor specifice CE/CEE, precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

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

## 5. Modificări ale omologărilor de tip

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

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

Țacă, în plus, una dintre informațiile din certificatul de omologare de tip (cu excluderea anexelor) a fost modificată sau dacă cerințele specifice au fost modificate după data omologării de tip, modificarea este considerată ca o "extindere" și RAR va emite un certificat de omologare de tip revizuit (însoțit de un număr de extindere), care va indica clar motivul extinderii, precum și data republicării.

Țacă RAR estimează că o modificare a unui dosar de omologare justifică noi încercări sau noi verificări, RAR trebuie să informeze constructorul și va elibera documentele precizate la primul și al doilea alineat numai după efectuarea încercărilor sau verificărilor ale căror rezultate trebuie să fie satisfăcătoare.

**5.3.** Extinderea omologării de tip a întregului vehicul se poate acorda în cazul în care vehiculul este o variantă constructivă a unui tip/variantă/versiune de vehicul care a obținut de la RAR omologarea națională de tip a întregului vehicul.

În toate cazurile de solicitare a extinderii omologării de tip, vehiculele sau produsele trebuie să corespundă prezentelor reglementări în vigoare la data prezentării în vederea extinderii omologării de tip a vehiculului sau produsului pentru care se cere extinderea omologării.

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

## 6. Eliberarea CIV

**6.1.** Constructorul, reprezentantul acestuia sau importatorul, în calitatea sa de deținător al unei omologări naționale de tip a întregului vehicul, va elibera o copie de pe certificatul de omologare națională de tip a întregului vehicul, care va însoți fiecare vehicul complet, de bază, incomplet sau completat,

fabricat sau importat, prin care certifică conformitatea vehiculului cu tipul de vehicul omologat.

**6.2.** În urma acordării omologării naționale de tip a întregului vehicul și pe baza copiei de pe certificatul de omologare națională a întregului vehicul, RAR eliberează CIV pentru fiecare vehicul fabricat conform tipului de vehicul omologat, în vederea înmatriculării sau înregistrării acestuia.

**6.2.1.** Dacă o altă persoană juridică română, reprezentant al aceluiași constructor de vehicule sau importator pentru același tip de vehicul, importă mai mult de 10 bucăți de acest tip, ea poate, de comun acord cu persoana juridică deținătoare a omologării naționale de tip a întregului vehicul, să primească CIV.

**6.3. Prin excepție de la prevederile subpct. 6.1 și 6.2, solicitantul omologării naționale de tip a întregului vehicul pentru un vehicul care necesită verificarea conformității și/sau efectuarea de încercări poate cere acordarea unui număr limitat de CIV anterior obținerii omologării naționale de tip a întregului vehicul. Acestea vor putea fi eliberate după maximum 5 zile lucrătoare de la data încheierii verificării de către RAR a conformității vehiculului cu datele ce se înscriu în CIV și care au fost puse la dispoziție de către solicitantul omologării de tip a întregului vehicul.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune II, punctul 6., subpunctul 6.3.. modificat de Anexa 1, punctul 11. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**6.3.1. Dacă se constată neconformități ale tipului de vehicul, se vor efectua verificări suplimentare pentru atestarea încadrării caracteristicilor vehiculului în cerințele prezentelor reglementări. În cazul în care neconformitățile constatate sunt remediate de solicitantul omologării de tip a întregului vehicul, pentru a se putea obține certificatul de omologare națională de tip a întregului vehicul, solicitantul omologării va fi obligat să rezolve totodată și neconformitățile constatate la**



**vehiculele pentru care a obținut un număr limitat de CIV și să elimine posibilitatea apariției acestor neconformități la vehiculele ce vor fi comercializate în continuare. În acest caz, în vederea eliberării în continuare a altor CIV, solicitantul omologării trebuie să prezinte la RAR documentele care să ateste chemarea vehiculelor de la clienți pentru remedierile impuse.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune II, punctul 6., subpunctul 6.3.1.. modificat de Anexa 1, punctul 11. din Ordinul 1699/2006 )*

**6.4.** De la data aderării României la Uniunea Europeană, eliberarea de către RAR a CIV pentru vehiculele care dețin omologare CE de tip a întregului vehicul se face în baza certificatului de conformitate CE, fără efectuarea de încercări suplimentare.

**6.5.** Datele din CIV referitoare la vehicul se înscriu de către RAR și, după caz, de către deținătorul omologării naționale de tip a întregului vehicul.

**6.6.** Constructorul, reprezentantul acestuia sau importatorul, în calitatea sa de deținător al unei omologări naționale de tip pentru un produs, certifică conformitatea cu tipul respectiv pentru fiecare produs fabricat sau importat, prin eliberarea unei declarații de conformitate (certificat de conformitate).

De asemenea, acesta va aplica pe fiecare produs fabricat în conformitate cu tipul omologat marca sa de fabricație sau comercială, tipul și/sau, dacă cerințele existente prevăd astfel, marca de omologare sau numărul omologării naționale de tip. În ultimul caz, constructorul poate să nu mai aplice marca sa de fabricație sau comercială ori tipul.

## **7. Înmatricularea, înregistrarea sau introducerea pe piață**

**7.1.** Prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea unui vehicul rutier nou este admisă numai dacă acesta este însoțit de o CIV valabilă, în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări. În cazul vehiculelor de bază sau incomplete, nu se aplică folia de securizare pe CIV.

**7.2.** La prima înmatriculare, prima înregistrare sau la vânzare, un vehicul rutier nou trebuie să corespundă condițiilor tehnice impuse la omologarea națională de tip a întregului vehicul, precizate prin prezentele reglementări, cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd în mod expres alte date de aplicare pentru prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea unui vehicul rutier nou.

**7.3.** Introducerea pe piață a unui produs este admisă numai dacă acesta a fost omologat național de tip în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări și dacă se respectă cerințele precizate la subpct. 6.6.

**7.4.** La introducerea pe piață, un produs trebuie să corespundă condițiilor tehnice impuse la omologarea națională de tip și precizate prin prezentele reglementări, cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd în mod expres alte date de aplicare pentru introducerea pe piață.

**7.5.** Prevederile subpct. 7.3 nu se aplică produselor care sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip în conformitate cu prevederile subpct. 4.14.1 și 4.14.2.

**7.5.1.** În vederea introducerii pe piață, produsele exceptate de la procedura de omologare națională de tip în conformitate cu prevederile subpct. 4.14.1 și 4.14.2 trebuie să respecte prevederile legale referitoare la inscripționare, marcare, atestarea conformității și acordarea garanției.

## **8. Excepții și proceduri alternative**

**8.1.** De la procedura de omologare națională de tip a întregului vehicul sau de la unele prevederi ale prezentelor reglementări pot fi exceptate unele categorii de vehicule în conformitate cu prevederile cap. V.

**8.2.** Prevederile prezentei secțiuni nu se aplică produselor care sunt destinate vehiculelor rutiere ce nu intră în domeniul de aplicare a prezentelor reglementări sau care sunt exceptate parțial ori total de la aceste prevederi.

## **9. Recunoașterea omologărilor echivalente**

**9.1.** La acordarea omologării naționale de tip a întregului vehicul se recunoaște echivalența dintre directivele specifice prevăzute în prezentele reglementări și regulamentele CEE-O.N.U. echivalente, conform celor precizate în anexa nr. 2 la prezentele reglementări. Recunoașterea echivalenței se face pentru versiunea regulamentului CEE-O.N.U. prevăzută în directiva-cadru sau în directiva specifică corespunzătoare (aplicabile conform prezentelor reglementări) ori pentru orice versiune ulterioară.

**9.2.** În cazul directivelor în care se impune în mod explicit aplicarea condițiilor tehnice din regulamentul CEE-O.N.U. echivalent, se aplică condițiile tehnice din versiunea regulamentului CEE-O.N.U. prevăzută în directiva-cadru sau în directiva specifică corespunzătoare (aplicabile conform prezentelor reglementări). Dacă această versiune nu este prevăzută în mod expres, se aplică condițiile tehnice din ultima versiune a regulamentului CEE-O.N.U. respectiv, conform documentului CEE-O.N.U.: TRANS/WP.29/343 privind stadiul aplicării Acordului de la Geneva din 1958, ultima revizie.

**9.2.1.** Data aplicării ultimei versiuni a unui regulament CEE-O.N.U. este data de intrare în vigoare a acestei versiuni în România, conform documentului prevăzut la subpct. 9.2.

**9.3.** În cazul în care prin prezentele reglementări se impune respectarea condițiilor tehnice din regulamentele CEE-O.N.U., se aplică condițiile tehnice din ultima versiune a regulamentului CEE-O.N.U. respectiv, conform documentului CEE-O.N.U.: TRANS/WP.29/343 privind stadiul aplicării Acordului de la Geneva din 1958, ultima revizie.

**9.3.1.** Data aplicării ultimei versiuni a unui regulament CEE-O.N.U. este data de intrare în vigoare a acestei versiuni în România, conform documentului precizat la subpct. 9.3.

## **10. Măsurile referitoare la conformitatea producției**

**10.1.** Verificarea conformității producției vehiculelor și produselor se realizează conform prevederilor anexelor corespunzătoare ale directivelor-cadru și directivelor specifice sau, după caz, regulamentelor CEE-O.N.U. aplicabile.

**10.2.** RAR nu va acorda omologarea de tip dacă se constată că producătorul nu are stabilite condițiile pentru asigurarea repetabilității în producția de serie a caracteristicilor și a performanțelor vehiculului sau produsului prezentat la omologare.

**10.3.** În cazul în care la controlul efectuat la constructor sau la vânzător, în baza prevederilor legale în vigoare, se constată neconformități, RAR poate impune deținătorului omologării de tip măsuri privind sistarea comercializării și/sau retragerea lotului respectiv, cu interdicția comercializării sau a folosirii până la remediere ori retragerea din circulație sau de pe piață a vehiculului ori produsului.

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

**10.5.** Pe durata valabilității certificatului de omologare de tip, verificările efectuate în vederea certificării conformității vehiculelor sau produselor comercializate cu documentația care a stat la baza omologării în cauză se execută de RAR în baza Convenției de supraveghere.

## **11. Neconformitatea cu tipul omologat**

**11.1.** Există o neconformitate cu tipul omologat atunci când sunt constatate abateri de la caracteristicile din certificatul de omologare de tip și/sau din dosarul de omologare și când aceste abateri nu au fost autorizate de RAR.

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

**11.2.** Dacă RAR constată că vehiculele sau produsele omologate, însoțite de documentele care atestă omologarea de tip sau marcate corespunzător, nu corespund cu tipul pentru care a acordat omologarea de tip, va lua măsurile necesare pentru a se asigura că producția de vehicule sau de produse va fi din nou conformă cu tipul omologat. Măsurile luate pot merge, dacă este necesar, până la retragerea omologării de tip.

## **12. Notificarea deciziilor și căi de recurs**

Toate deciziile luate în conformitate cu prevederile adoptate pentru aplicarea prevederilor prezentei secțiuni, refuzul sau retragerea omologării de tip, refuzul eliberării CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau vânzării unui vehicul, precum și interzicerea introducerii pe piață a unui produs vor explica în detaliu motivele pe care se bazează. Orice decizie va fi notificată solicitantului omologării de tip, care va fi informat în același timp despre căile legale de recurs, conform legislației în vigoare, și termenele în care aceste căi pot fi utilizate.

## **SECȚIUNEA III: Omologarea CEE-O.N.U. de tip a vehiculelor, precum și a echipamentelor, pieselor și componentelor acestora**

**1. Omologarea CEE-ONU de tip a vehiculelor, echipamentelor, pieselor și componentelor acestora se acordă în conformitate cu prevederile acordurilor de la Geneva și regulamentelor CEE-ONU anexate la acestea.**

**2. MTCT prin RAR, respectiv RAR, sunt desemnate de Guvernul României, parte contractantă la acordurile de la Geneva, ca departament administrativ și, respectiv, serviciu tehnic, în conformitate cu acordurile de la Geneva.**

**2.1 MTCT prin RAR poate notifica alte servicii tehnice.**

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

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

**4. RAR ține evidența certificatelor de omologare CEE-ONU de tip eliberate în România și a celor primite de la departamentele administrative ale celorlalte țări care sunt părți contractante la acordurile de la Geneva.**

**5. Pentru obținerea omologării CEE-ONU de tip și eliberarea certificatelor de omologare CEE-ONU de tip, constructorii de vehicule rutiere, echipamente, piese sau componente pentru acestea adresează RAR o cerere însoțită de documentele precizate în fiecare regulament CEE-ONU. Documentele respective trebuie să poarte antetul producătorului și să fie redactate în limba română, precum și în**

limba franceză sau engleză.

**6. În vederea efectuării încercărilor prevăzute de regulamentele CEE-ONU, constructorii de vehicule rutiere, echipamente, piese sau componente pentru acestea vor pune la dispoziția RAR sau a serviciilor tehnice notificate, după caz, documentele precizate în regulamentele respective.**

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol II, Secțiune III modificat de Anexa 1, punctul 12. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

### **CAPITOLUL III: Definierea categoriilor de folosință ale vehiculelor rutiere**

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

**1.1.** autoturism - autovehicul din categoria  $M_{1c}$  cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de pasageri și care are, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri pe scaune;

**1.2.** autobuz - autovehicul din categoria  $M_2$  sau  $M_3$ , cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de pasageri pe scaune sau în picioare și care are, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune.

*(la data 02-mar-2005 Capitol III, punctul 1., subpunctul 1.2. modificat de Anexa 1, punctul 6. din [Ordinul 2194/2004](#) )*

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

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

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

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

**1.3.** microbuz - autobuz din categoria  $M_2$  sau  $M_3$ , care are o capacitate de transport de cel mult 22 de pasageri pe scaune sau în picioare, în afara locului conducătorului;

**1.4.** autoutilitară (autovehicul transport marfă) - autovehicul din categoria  $N_1$ ,  $N_2$  sau  $N_3$ , cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de mărfuri și care poate tracta o remorcă. Autovehiculul tractor este autovehiculul din categoria  $N_1$ ,  $N_2$  sau  $N_3$ , care prin concepție și construcție este destinat exclusiv sau în principal tractării de (semi)remorci;

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

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

**1.5.** remorcă (vehicul tractat) - vehicul fără motor din categoria  $O_1$ ,  $O_2$ ,  $O_3$  sau  $O_4$ , conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;

**1.5.1.** remorcă cu proțap - remorcă având cel puțin două axe, dintre care cel puțin una este directoare și care este echipată cu un dispozitiv de cuplare având o mobilitate verticală (față de remorcă) și care nu transmite o încărcare semnificativă vehiculului tractor (mai puțin de 100 daN). O semiremorcă cuplată la o axă de tractare este considerată ca remorcă cu proțap; **1.5.2** remorcă cu axă centrală - remorcă cu proțap rigid, a cărei axă (axe) este (sunt) situată (suate) în apropierea centrului de greutate (atunci când încărcătura este uniform repartizată), astfel încât se transmite vehiculului tractor numai o mică sarcină verticală, care nu depășește 10 % din masa maximă tehnic admisibilă a remorcii sau 1000 daN (se ia în considerare cea mai mică valoare dintre cele două);

**1.6.** semiremorcă - vehicul tractat din categoria  $O_1$ ,  $O_2$ ,  $O_3$  sau  $O_4$ , conceput pentru a fi cuplat la un autotractor sau la o axă de tractare, astfel încât asupra autovehiculului tractor sau axei de tractare se exercită o forță verticală semnificativă;

**1.7.** autovehicul special - autovehicul din categoriile  $M_i$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_1$ ,  $N_2$  sau  $N_3$  destinat transportului de pasageri sau de mărfuri și care îndeplinește o funcție specifică ce necesită adaptări ale caroseriei și/sau

echipamente speciale. Include și autovehiculele destinate efectuării de servicii și/sau lucrări. Autovehiculele complete sau completate din categoria N, care nu sunt nici autoutilitare și nici autovehicule tractoare sunt considerate autovehicule speciale. Autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>, altele decât autobuzele și microbuzele, sunt considerate autovehicule speciale;

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

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

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

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

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

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

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

**1.11.** mașină autopropulsată pentru lucrări - utilaj autopropulsat pe roți destinat, prin construcție și echipare, efectuării unor lucrări sau servicii, care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier, având o viteză maximă constructivă egală sau mai mare de 6 km/h;

**1.12.** vehicul incomplet - vehicul care necesită completarea în cel puțin o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări;

**1.13.** remorcă lentă - remorcă având o viteză maximă constructivă mai mică de 25 km/h.

*(la data 17-sep-2004 Capitol III modificat de Anexa 1, punctul 5. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

**1.14. remorcă agricolă sau forestieră (vezi anexa 1, secțiunea A);**

**1.15. utilaj tractat interschimbabil (vezi anexa 1, secțiunea A).**

*(la data 01-dec-2006 Capitol III, punctul 1. completat de Anexa 1, punctul 13. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

## **CAPITOLUL IV: Condiții tehnice aplicabile la omologarea de tip a vehiculelor, precum și a produselor utilizate la acestea**

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV modificat de Anexa 1, punctul 8. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

*(la data 15-ian-2004 Capitol IV, punctul 16., subpunctul 16.8. abrogat de Anexa 1, punctul 16. din [Ordinul 1043/2003](#) )*

*(la data 15-ian-2004 Capitol IV, punctul 16., subpunctul 16.9.. abrogat de Anexa 1, punctul 17. din [Ordinul 1043/2003](#) )*

*(la data 15-ian-2004 Capitol IV, punctul 19., subpunctul 19.11.. abrogat de Anexa 1, punctul 20. din [Ordinul 1043/2003](#) )*

*(la data 15-ian-2004 Capitol IV, punctul 19., subpunctul 19.11.. abrogat de Anexa 1, punctul 21. din [Ordinul 1043/2003](#) )*

### **1. Condiții generale**

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

**a)** - pentru autovehiculele din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub> conform Regulamentului nr. 68 CEE -ONU;

**b)** - pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți, conform Directivei 95/1/CEE, modificată prin Directiva 2002/41/CE. Începând cu 1 iulie 2007 se aplică prevederile Directivei 95/1/CE, modificată prin Directiva 2006/27/CE;

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 1., subpunctul 1.1., litera B modificat de Anexa 1, punctul 14. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**c)** - pentru tractoare agricole sau forestiere, conform directivei 74/152/CEE par. 1 modificată prin directiva 97/54/CE. Începând cu 1 octombrie 2004 se aplică prevederile directivei 74/152/CEE par. 1 modificată de directiva 98/89/CE.

**1.1.1.** Pentru autovehiculele din categoriile M și N, prevăzute cu 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 în documentele prezentate în vederea omologării (această viteză se măsoară în conformitate cu Directiva 92/24/CEE, modificată prin Directiva 2004/11/CE).

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 1., subpunctul 1.1.1.. modificat de Anexa 1, punctul 10. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**1.2.** Puterea netă a motorului care se înscrie în CIV este cea declarată de constructor în documentele prezentate în vederea omologării. Ea se măsoară:

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

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

**c)** pentru tractoarele agricole sau forestiere, conform Regulamentului nr. 120 CEE-O.N.U.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 1., subpunctul 1.2.. modificat de Anexa 1, punctul 11. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

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

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

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

**1.5.** Caracteristicile și performanțele care nu sunt reglementate prin norme naționale, directive/regulamente CE/CEE ori regulamente CEE-O.N.U. sau orice alte documente care nu sunt precizate 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 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 de tip.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 1. completat de Anexa 1, punctul 12. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

## **2. Condiții privind dimensiunile**

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

**2.1.1.** Autovehiculele din categoria  $M_1$  trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 92/21/CEE, modificată de directiva 95/48/CE;

**2.1.2.** Vehiculele rutiere din categoriile M (cu excepția celor din categoria  $M_1$ , N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 97/27/CE modificată de directiva 2001/85/CE;

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

**2.1.2.1.1. Prevederile subpct. 2.1.2.1 nu anulează omologările acordate în conformitate cu directiva 97/27/CE, nu interzic acordarea unor extinderi la aceste omologări și nu interzic prima înmatriculare sau vânzarea autovehiculelor omologate în conformitate cu directiva 97/27/CE.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 2., subpunctul 2.1.2.1.. completat de Anexa 1, punctul 15. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**2.1.3.1.** Începând cu 1 ianuarie 2006, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 93/93/CEE, modificată prin Directiva 2004/86/CE.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 2., subpunctul 2.1.3.. modificat de Anexa 1, punctul 13. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

**2.2.** La prima înmatriculare, prima înregistrare și la vânzare, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 93/93/CEE.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 2., subpunctul 2.2.. modificat de Anexa 1, punctul 14. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**2.3.** Prin derogare de la prevederile supct. 2.1, se poate acorda omologarea de tip pentru vehiculele rutiere



care depășesc dimensiunile maxime impuse, în cazul vehiculelor speciale cu adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale care nu permit încadrarea în aceste dimensiuni ori în cazul vehiculelor destinate efectuării de transporturi pentru încărcături indivizibile.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 2., subpunctul 2.3.. modificat de Anexa 1, punctul 15. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

### **3. Condiții privind masele**

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

**3.1.1.** Autovehiculele din categoria M, trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 92/21/CEE, modificată de directiva 95/48/CE;

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

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

**3.1.2.1.1. Prevederile subpct. 3.1.2.1 nu anulează omologările acordate în conformitate cu directiva 97/27/CE, nu interzic acordarea unor extinderi la aceste omologări și nu interzic prima înmatriculare sau vânzarea autovehiculelor omologate în conformitate cu directiva 97/27/CE.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 3., subpunctul 3.1.2.1.. completat de Anexa 1, punctul 16. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**3.1.3.1.** Începând cu 1 ianuarie 2006, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 93/93/CEE, modificată prin' Directiva 2004/86/CE.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 3., subpunctul 3.1.3.. modificat de Anexa 1, punctul 16. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**3.1.4. Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în:**

**3.1.4.1. Directiva 74/151/CEE anexa I, modificată prin Directiva 98/38/CE, referitoare la masa maximă tehnic admisibilă;**

**3.1.4.1.1. Începând cu 1 ianuarie 2007 nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării tractoarelor care respectă prevederile Directivei 74/151/CEE anexa I, modificată prin Directiva 2006/26/CE;**

**3.1.4.1.2. Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, și cu 1 iulie 2009 la prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea tractoarelor trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în Directiva 74/151/CEE anexa I, modificată prin Directiva 2006/26/CE;**

**3.1.4.2. Directiva 74/151/CEE anexa IV, modificată prin Directiva 98/38/CE, referitoare la masele de lezare;**

**3.1.4.3. Directiva 89/173/CEE anexa I, modificată prin Directiva 2000/1/CE, referitoare la masele remorcabile.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 3., subpunctul 3.1.4.. modificat de Anexa 1, punctul 17. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**3.2.** La prima înmatriculare, prima înregistrare și la vânzare, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 93/93/CEE.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 3., subpunctul 3.2.. modificat de Anexa 1, punctul 17. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**3.3.** Constructorul final al vehiculului (carosierul) poate modifica masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului inițial cu o anumită valoare, dacă se constată că prin construcție vehiculul nu poate depăși, indiferent de modul de încărcare, acea valoare (de exemplu, autospeciale laborator, autospeciale macara etc). De asemenea, masa maximă tehnic admisibilă poate fi modificată de constructorul inițial sau de cel final și din alte rațiuni (o mai mare siguranță în exploatare, accesul în zone cu restricție de tonaj etc.) dacă valoarea nou-aleasă are acoperire din punct de vedere tehnic prin certificatele de omologare ale vehiculului în cauză sau prin încercări efectuate conform prezentelor reglementări. Orice modificare a masei maxime tehnic admisibile trebuie să fie materializată prin aplicarea pe vehicul a unei noi etichete constructor, care să includă modificarea efectuată.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 3., subpunctul 3.3.. modificat de Anexa 1, punctul 18. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

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

**4.1.** Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respectă următoarele cerințe privind sistemul de frânare al vehiculelor:

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 4., subpunctul 4.1.. abrogat de Anexa 1, punctul 20. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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



**4.1.2. Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 93/14/CEE;**

**4.1.2.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți care respectă prevederile Directivei 93/14/CEE, modificată prin Directiva 2006/27/CE;**

**4.1.2.2. Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în Directiva 93/14/CEE, modificată prin Directiva 2006/27/CE. Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 4., subpunctul 4.1.2.. modificat de Anexa 1, punctul 18. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

**4.1.3.1. directiva 76/432/CEE, modificată de directiva 97754/CE și**

**4.1.3.2. Directiva 89/173/CEE - anexa VI privind legătura sistemului de frânare cu remorca, modificată prin Directiva 97/54/CE.**

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 4., subpunctul 4.1.3.2.. modificat de Anexa 1, punctul 19. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**4.2. La omologarea individuală, vehiculele care au r?i fost înmatriculate anterior în altă țară și care fac parte din categoriile M2, M3, N? și N3 (cu excepția celor cu mai mult de 4 axe), precum și O3 și O4 trebuie să fie prevăzute cu sistem de frânare antiblocare (ABS) care respectă condițiile tehnice din directiva 71/320/CEE, modificată de directiva 98/12/CE.**

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

**4.3.1. autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> trebuie să fie echipate cu ABS, conform prevederilor directivei 71/320/CEE, modificată de directiva 98/12/CE;**

**4.3.2. Autovehiculele din categoria M<sub>3</sub> din clasele B, II sau III trebuie să satisfacă încercarea de tip II A, în conformitate cu prevederile Directivei 71/320/CEE, modificată prin Directiva 98/12/CE.**

*(la data 02-mar-2005 Capitol IV, punctul 4., subpunctul 4.3.2.. modificat de Anexa 1, punctul 8. din [Ordinul 2194/2004](#) )*

**4.4. Omologarea garniturilor de frână de înlocuire pentru vehiculele din categoriile M<sub>1</sub> ≤ 3,5 t, M<sub>2</sub> ≤ 3,5 t, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> și O<sub>2</sub> se acordă numai dacă acestea respectă condițiile tehnice din directiva 71/320/CEE, modificată de directiva 2002/78/CE.**

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

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

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

**4.6. Omologarea garniturilor de frână de înlocuire pentru vehiculele din categoriile M<sub>1</sub> > 3,5 t, M<sub>2</sub> > 3,5 t, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> și L se acordă numai dacă acestea respectă condițiile tehnice din Regulamentul CEE-ONU nr. 90.**

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

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

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

**5.1.2. Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 93/92/CEE, modificată de directiva 2000/73/CE;**

**5.1.3. Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 78/933/CEE, modificată prin Directiva 1999/56/CE;**

**5.1.3.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării tractoarelor**

**care respectă prevederile Directivei 78/933/CEE, modificată prin Directiva 2006/26/CE;**

**5.1.3.2. Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz și cu 1 iulie 2009 la prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea tractoarelor trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în Directiva 78/933/CEE, modificată prin Directiva 2006/26/CE;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 5., subpunctul 5.1.3.. modificat de Anexa 1, punctul 19. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

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

**5.2.1.1.** directiva 76/757/CE, modificată de directiva 97/29/CE pentru catadioptri;

**5.2.1.2.** directiva 76/758/CE, modificată de directiva 97/30/CE pentru lămpi de gabarit, lămpi de poziție față, lămpi de poziție spate, lămpi de frânare, faruri pentru circulația diurnă, lămpi de poziție laterale;

**5.2.1.3.** directiva 76/759/CEE, modificată de directiva 1999/15/CE pentru lămpi indicatoare de direcție;

**5.2.1.4.** directiva 76/760/CEE, modificată de directiva 97/31/CE pentru lămpi de iluminare a plăcii de înmatriculare spate;

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

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

**5.2.1.7.** directiva 77/538/CEE, modificată de directiva 1999/14/CE pentru lămpi de ceață spate;

**5.2.1.8.** directiva 77/539/CEE, modificată de directiva 97/32/CE pentru lămpi de mers înapoi;

**5.2.1.9.** directiva 77/540/CEE, modificată de directiva 1999/16/CE pentru lămpi de staționare;

**5.2.2.** Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 97/24/CE cap. 2;

**5.2.3.** Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 79/532/CE, modificată de directiva 97/54/CE;

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 5., subpunctul 5.3.. abrogat de Anexa 1, punctul 21. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 5., subpunctul 5.4.. abrogat de Anexa 1, punctul 21. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

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

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

**5.6.1.** ele să fie destinate instalării pe vehicule care se află deja, în circulație și

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

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

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

**6.1.1.** Autovehiculele din categoria M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 70/388/CEE, modificată de directiva 87/354/CE;

**6.1.2.** Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 93/30/CEE;

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

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

## **7. Condiții privind direcția și ținuta de drum**

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

**7.1.1.** Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 70/311/CEE, modificată de directiva 1999/7/CEE;

**7.1.2.** Autovehiculele din categoriile M (cu excepția celor din categoria M<sub>1</sub>) și N, precum și semiremorcile trebuie să respecte condițiile tehnice privind manevrabilitatea prevăzute în directiva 97/27/CE modificată de

directiva 2001/85/CE;

**7.1.2.1.** Începând cu 1 octombrie 2004 autovehiculele din categoriile M (cu excepția celor din categoria  $M_1$ ) și N, precum și semiremorcile trebuie să respecte condițiile tehnice privind manevrabilitatea prevăzute în directiva 97/27/CE modificată de directiva 2003/19/CE (până la această dată se pot aplica aceste condiții tehnice la cererea solicitantului omologării de tip);

**7.1.3.** Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 75/321/CEE, modificată de directiva 98/39/CEE.

**7.2.** La omologarea națională de tip, vehiculele completate din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind stabilitatea prevăzute în anexa nr. 3 la prezentele reglementări.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 7., subpunctul 7.2. modificat de Anexa 1, punctul 22. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**7.2.1.** De la prevederile subpct. 7.2 se exceptează vehiculele care respectă datele de carosare ale constructorului vehiculului de bază.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 7., subpunctul 7.2.1.. modificat de Anexa 1, punctul 22. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 7., subpunctul 7.2.2.. modificat de Anexa 1, punctul 22. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 7., subpunctul 7.3.. abrogat de Anexa 1, punctul 23. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 7., subpunctul 7.3.1.. abrogat de Anexa 1, punctul 23. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

**8.1.** Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de autovehicul din categoria  $M_1$  numai dacă acesta respectă prevederile privind emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant prevăzute în Directiva 80/1268/CEE, modificată prin Directiva 1999/100/CE.

**8.1.1.** Omologarea națională de tip pentru un autovehicul din categoria  $N_1$  se acordă numai dacă acesta respectă prevederile privind emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant prevăzute în Directiva 80/1268/CEE', modificată prin Directiva 2004/3/CE, după cum urmează:

- începând cu 1 iulie 2006, pentru autovehiculele din categoria  $N_v$  clasa I;
- începând cu 1 ianuarie 2007, pentru autovehiculele din categoria  $N_1$  clasele II și III (1 ianuarie 2008 pentru autovehiculele fabricate în mai multe etape).

**8.1.2.** Prima înmatriculare sau vânzarea unui autovehicul nou din categoria  $N_1$  este admisă numai dacă se respectă prevederile privind emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant prevăzute în Directiva 80/1268/CEE', modificată prin Directiva 2004/3/CE, după cum urmează:

- începând cu 1 ianuarie 2007, pentru autovehiculele din categoria  $N_v$  clasa I;
- începând cu 1 ianuarie 2008, pentru autovehiculele din categoria  $N_1$  clasele II și III (1 ianuarie 2009 pentru autovehiculele fabricate în mai multe etape).

**8.1.3.** În sensul subpct. 8.1.1 și 8.1.2, termenii de mai jos au următoarele semnificații:

- autovehicul din categoria  $N_v$  clasa I - un autovehicul din categoria ISL a cărui masă de referință nu depășește 1.305 kg;
- autovehicul din categoria  $N_p$  clasa II - un autovehicul din categoria  $N_1$  a cărui masă de referință este mai mare de 1.305 kg, dar nu depășește 1.760 kg;
- autovehicul din categoria  $N_v$  clasa III - un autovehicul din categoria  $N_1$  a cărui masă de referință este mai mare de 1.760 kg.

**8.1.4.** Atunci când un autovehicul din categoria  $N_v$  fabricat de către un carosier specializat, corespunde criteriilor unei familii de vehicule din modelul de bază al fabricantului, carosierul poate utiliza datele referitoare la randamentul energetic și emisiile de  $CO_2$ , furnizate de respectivul fabricant.

**8.1.5.** Prevederile subpct. 8.1.1 și 8.1.2 nu se aplică unui tip de autovehicul din categoria  $N_1$ , dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele două condiții:

- tipul de motor ce echipează acest tip de autovehicul a făcut obiectul unei omologări de tip în conformitate cu Directiva 88/77/CEE; și
- producția mondială totală de autovehicule din categoria  $N_1$  a fabricantului este mai mică de 2.000 de unități pe an.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.1.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**8.2.** Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de autovehicul din categoriile M și N numai dacă se respectă prevederile privind puterea motorului, prevăzute în Directiva 80/1269/CEE, modificată prin Directiva 1999/99/CE.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.2. modificat de Anexa 1, punctul 25. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**8.3. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de autovehicul cu 2 sau 3 roți numai dacă se respectă prevederile privind viteza maximă constructivă, momentul maxim și puterea maximă netă a motorului, prevăzute în Directiva 95/1/CEE, modificată prin Directiva 2002/41/CE.**

**8.3.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți care respectă prevederile Directivei 95/1/CEE, modificată prin Directiva 2006/27/CE;**

**8.3.2. Începând cu 1 iulie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în Directiva 95/1/CEE, modificată prin Directiva 2006/27/CE. Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.3.. modificat de Anexa 1, punctul 20. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**8.4. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de tractor agricol sau forestier numai dacă se respectă prevederile privind viteza maximă constructivă prevăzute în Directiva 74/152/CEE paragraful 1, modificată prin Directiva 98/89/CE.**

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.4.. modificat de Anexa 1, punctul 27. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**8.5. Omologarea națională de tip pentru un tractor agricol sau forestier se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind regulatorul de turație prevăzute în directiva 89/173/CEE anexa II par. 1 modificată de directiva 2000/1/CE.**

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

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

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

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.6.2.. modificat de Anexa 1, punctul 28. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**8.6.3. Autovehiculele noi trebuie echipate cu OBD în conformitate cu directiva 70/220/CEE modificată de directiva 2001/1/CEE, după cum urmează:**

**8.6.3.1. la omologarea de tip, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele echipate cu mas care funcționează cu benzină din categoriile Mi și Ni;**

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.6.3.1.. modificat de Anexa 1, punctul 28. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**8.6.3.2. autovehiculele echipate cu mac:**

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

8.6.3.2.2. Începând cu 1 ianuarie 2006 la omologarea de tip și cu 1 ianuarie 2007 la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele din categoria Mi cu masa maximă tehnic admisibilă mai mare de 2500 kg, autovehiculele din categoria M1 destinate a transporta mai mult de 6 persoane, precum și autovehiculele din categoria N1;

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.6.3.2.. modificat de Anexa 1, punctul 28. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.6.3.3.. modificat de Anexa 1, punctul 28. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

8.6.5 La prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în directiva 70/220/CEE modificată de directiva 2001/100/CE. În ceea ce privește încercarea de tip I, se aplică valorile limită precizate la linia A a tabelului de la pct. 5.3.1.4 al anexei I a



directivei 70/220/CEE modificată de directiva 98/69/CE (EURO 3);

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

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

**8.6.6.** Prin exceptare de la prevederile subpct. 8.6.3.1 Ia prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi echipate cu mas care funcționează cu benzină din categoriile Mi și Ni produse în România trebuie echipate cu OBD începând cu 1 ianuarie 2005;

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.6.8.. abrogat de Anexa 1, punctul 29. din Ordinul 2218/2005 )*

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

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

8.6.10 Prevederile prezentului pct. 8.6 nu se aplică autovehiculelor din categoria N<sub>1</sub> echipate cu mac care au fost omologate conform prevederilor directivei 88/77/CEE.

**8.7. Motoarele cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehicule din categoriile M (cu excepția celor din categoria M-i) și N, precum și autovehiculele din categoriile M (cu excepția celor din categoria M-i) și N echipate cu astfel de motoare trebuie să respecte următoarele cerințe privind emisiile poluante (cu excepția menționată la subpct. 8.7.5):**

**8.7.1. Omologarea națională a motoarelor cu aprindere prin comprimare sau a motoarelor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC, precum și a autovehiculelor echipate cu astfel de motoare, se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 2001/27/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia A a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE (EURO 3);**

**8.7.2. La prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi (cu excepția celor destinate exportului în țări terțe), trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 2001/27/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia A a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE (EURO 3);**

**8.7.3. La vânzare sau utilizare, motoarele noi cu aprindere prin comprimare și motoarele noi cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC (cu excepția motoarelor destinate exportului în țări terțe sau a motoarelor de schimb pentru autovehiculele aflate în circulație) trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 2001/27/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia A a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE (EURO 3);**

**8.7.4. În ceea ce privește valorile limită ale emisiilor de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor, cerințele prevăzute la subpct. 8.7.1 - 8.7.3 se consideră îndeplinite dacă sunt respectate valorile limită precizate la linia C a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE (EEV);**

**8.7.5. Prevederile subpct. 8.7 nu se aplică autovehiculelor echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare sau cu motoare cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC, din categoriile N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> și M<sub>2</sub> care au fost omologate conform prevederilor Directivei 70/220/CEE.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.7. modificat de Anexa 1, punctul 21. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

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

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

**8.7.3.** Începând cu 1 ianuarie 2007, omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind emisiile poluante ale motoarelor acestor autovehicule prevăzute în directiva 88/77/CEE, modificată de directiva 2001/27/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia B<sub>1</sub> a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a directivei 88/77/CEE, modificată de directiva 1999/96/CE (EURO 4);

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

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

**8.7.6.** Începând cu 1 octombrie 2008, omologarea națională de tip se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind emisiile poluante ale motoarelor acestora prevăzute în directiva 88/77/CEE, modificată de directiva 2001/27/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia B2 a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a directivei în directiva 88/77/CEE, modificată de directiva 1999/96/CE (EURO 5);

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

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.7.8.. modificat de Anexa 1, punctul 28. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

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

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

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

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

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.7.9.1.. abrogat de Anexa 1, punctul 30. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

8.7.13.1. Verificarea acestei cerințe se realizează pe bază de documente sau prin efectuarea încercărilor



conform ciclurilor ESC și ELR;

8.7.14. Prevederile prezentului pct. 8.7 nu se aplică autovehiculelor echipate cu mac sau mas care funcționează cu GPL sau GN, din categoriile  $N_1$ ,  $N_2$  și  $M_2$  care au fost omologate conform prevederilor directivei 70/220/CEE.

**8.7<sup>1</sup>.Motoarele cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehicule din categoriile M (cu excepția celor din categoria M1 cu masa maximă tehnic admisibilă care nu depășește 3,5 tone) și N, precum și autovehiculele din categoriile M (cu excepția celor din categoria M1 cu masa maximă care nu depășește 3,5 tone) și N echipate cu astfel de motoare trebuie să respecte următoarele cerințe privind emisiile poluante (cu excepția menționată la subpct. 8.7<sup>1</sup>.17):**

**8.7<sup>1</sup>.1.Dacă prevederile subpct. 8.7<sup>1</sup>.9 - 8.7<sup>1</sup>.15, condițiile tehnice din anexele I-VIII din Directiva 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE, precum și valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor precizate la linia B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub> sau C a tabelelor de la pct. 6.2.1 din anexa I la Directiva 2005/55/CE, sunt respectate, nu se admite:**

**8.7<sup>1</sup>.1.1.refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, pentru un autovehicul echipat cu un motor cu aprindere prin comprimare sau pentru un autovehicul echipat cu un motor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC;**

**8.7<sup>1</sup>.1.2.interzicerea înmatriculării sau vânzării autovehiculelor noi echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare sau a autovehiculelor noi echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC;**

**8.7<sup>1</sup>.1.3.refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, pentru un motor cu aprindere prin comprimare sau pentru un motor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC;**

**8.7<sup>1</sup>.1.4.interzicerea vânzării sau utilizării motoarelor noi cu aprindere prin comprimare sau a motoarelor noi cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC;**

**8.7<sup>1</sup>.2.Începând cu 1 ianuarie 2007, omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, a motoarelor cu aprindere prin comprimare sau a motoarelor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC, precum și a autovehiculelor echipate cu astfel de motoare se acordă numai dacă se respectă prevederile subpct. 8.7<sup>1</sup>.9 - 8.7<sup>1</sup>.15 și condițiile tehnice precizate în anexele I-VIII din Directiva 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia Bi a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE (EURO 4);**

**8.7<sup>1</sup>.3.Începând cu 1 ianuarie 2008, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi (cu excepția celor destinate exportului în terțe țări) trebuie să se respecte prevederile subpct. 8.7<sup>1</sup>.9 - 8.7<sup>1</sup>.15 și condițiile tehnice precizate în anexele I-VIII din Directiva 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia B-i a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE (EURO 4);**

**8.7<sup>1</sup>.4.Începând cu 1 ianuarie 2008, la vânzare sau utilizare, motoarele noi cu aprindere prin comprimare sau motoarele noi cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC (cu excepția motoarelor destinate exportului în terțe țări sau al motoarelor de schimb pentru autovehiculele aflate în circulație) trebuie să se respecte prevederile subpct. 8.7<sup>1</sup>.9 - 8.7<sup>1</sup>.15 și condițiile tehnice precizate în anexele I-VIII din Directiva 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia B1 a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE (EURO 4);**

**8.7<sup>1</sup>.5.Începând cu 1 octombrie 2008, omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, a motoarelor cu aprindere prin comprimare sau a motoarelor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC, precum și a autovehiculelor echipate cu astfel de motoare se acordă numai dacă se respectă prevederile subpct. 8.7<sup>1</sup>.9 - 8.7<sup>1</sup>.15 și condițiile tehnice precizate în anexele I-VIII din Directiva 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia B<sub>2</sub> a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE (EURO 5);**

**8.7<sup>1</sup>.6.Începând cu 1 octombrie 2009, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi (cu excepția celor destinate exportului în terțe țări) trebuie să se respecte prevederile subpct. 8.7<sup>1</sup>.9 -**

**8.7<sup>1.15</sup> și condițiile tehnice precizate în anexele I-VIII din Directiva 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia B<sub>2</sub> a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE (EURO 5);**

**8.7<sup>1.7</sup>.Începând cu 1 octombrie 2009, la vânzare sau utilizare, motoarele noi cu aprindere prin comprimare sau motoarele noi cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC (cu excepția motoarelor destinate exportului în terțe țări sau al motoarelor de schimb pentru autovehiculele aflate în circulație) trebuie să se respecte prevederile subpct. 8.7<sup>1.9</sup> - 8.7<sup>1.15</sup> și condițiile tehnice precizate în anexele I-VIII din Directiva 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE. Valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor sunt cele precizate la linia B<sub>2</sub> a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE (EURO 5);**

**8.7<sup>1.8</sup>Motoarele care îndeplinesc condițiile tehnice precizate în anexele I-VIII din Directiva 2005/55/CE, și care respectă valorile limită precizate la linia C a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE (EEV), se consideră că îndeplinesc și cerințele prevăzute la subpct. 8.7.1 - 8.7.3;**

**Motoarele care îndeplinesc condițiile tehnice precizate în anexele I-VIII din Directiva 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE, precum și cerințele precizate la subpct. 8.7<sup>1.9</sup> - 8.7<sup>1.15</sup> și care respectă valorile limită precizate la linia C a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE (EEV), se consideră că îndeplinesc și cerințele prevăzute la subpct. 8.7.1 - 8.7.3 și 8.7<sup>1.2</sup> - 8.7<sup>1.7</sup>;**

**8.7<sup>1.9</sup>.Începând cu 1 ianuarie 2007 pentru noile omologări de tip și începând cu 1 ianuarie 2008 pentru toate omologările de tip, motoarele cu aprindere prin comprimare omologate în conformitate cu valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor precizate la linia B<sub>1</sub> sau linia C a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE, precum și autovehiculele propulsate de astfel de motoare trebuie echipate cu sisteme OBD care să semnaleze existența unei funcționări necorespunzătoare atunci când sunt depășite limitele aplicabile sistemelor OBD indicate la linia B<sub>1</sub> sau la linia C precizate la subpct. 8.7<sup>1.11</sup>;**

**8.7<sup>1.9.1</sup>.În cazul sistemelor de post-tratare a gazelor de evacuare, sistemul OBD poate înregistra următoarele defecte majore:**

**a)ale catalizatorului, în cazul în care acesta este instalat ca entitate distinctă, fie că este sau nu parte a unui sistem de reducere a emisiilor de oxid de azot sau a unui filtru de particule diesel;**

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

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

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

**8.7<sup>1.10</sup>.Începând cu 1 octombrie 2008 pentru noile omologări de tip și începând cu 1 octombrie 2009 pentru toate omologările de tip, motoarele cu aprindere prin comprimare sau motoarele cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC omologate în conformitate cu valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor precizate la linia B<sub>2</sub> sau linia C a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE, precum și autovehiculele propulsate de astfel de motoare, trebuie echipate cu sisteme OBD care semnalează existența unei funcționări necorespunzătoare atunci când sunt depășite limitele aplicabile sistemelor OBD indicate la linia B<sub>2</sub> sau la linia C precizate la subpct. 8.7<sup>1.11</sup>;**

**8.7<sup>1.10.1</sup>.Sistemul OBD trebuie să includă de asemenea o interfață între unitatea de control electronic a motorului (EECU) și orice alt sistem electric sau electronic al motorului sau vehiculului care realizează un schimb de date cu EECU și care acționează asupra bunei funcționări a sistemului de control al emisiilor, cum ar fi interfața între EECU și o unitate de control electronic al transmisiei;**

**8.7<sup>1.11</sup>.Limitele aplicabile sistemelor OBD sunt următoarele:**

Linia	Motoare cu aprindere prin comprimare	
	Masa oxizilor de azot (NOx) g/kWh	Masa particulelor (PT) g/kWh
B <sub>1</sub> (2007)	7,0	0,1
B <sub>2</sub> (2008)	7,0	0,1

**8.7<sup>1</sup>.12. Accesul complet și standardizat la sistemele OBD trebuie asigurat în scopul inspecției, diagnosticării, întreținerii și reparațiilor în conformitate cu dispozițiile relevante din Directiva 70/220/CEE și cu prescripțiile referitoare la piesele de schimb care asigură compatibilitatea cu sistemele OBD.**

**8.7<sup>1</sup>.13. Începând cu 1 ianuarie 2007 pentru noile omologări de tip și începând cu 1 ianuarie 2008 pentru toate omologările de tip, constructorul trebuie să demonstreze că un motor cu aprindere prin comprimare sau un motor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC omologat în conformitate cu valorile limită aplicabile pentru emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor precizate la linia B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub> sau C a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE și Directiva 2006/51/CE respectă limitele menționate, pentru o durată de viață de:**

**a) 100.000 km sau cinci ani de utilizare, luându-se în considerare prima condiție îndeplinită, în cazul motoarelor destinate autovehiculelor din categoriile N<sub>1</sub> și M<sub>2</sub>;**

**b) 200.000 km sau șase ani de utilizare, luându-se în considerare prima condiție îndeplinită, în cazul motoarelor destinate autovehiculelor din categoriile N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> cu masa maximă tehnic admisibilă care nu depășește 16 tone și M<sub>3</sub> din clasele I, II și A, precum și din clasa B cu masa maximă tehnic admisibilă care nu depășește 7,5 tone;**

**c) 500.000 km sau șapte ani de utilizare, luându-se în considerare prima condiție îndeplinită, în cazul motoarelor destinate autovehiculelor din categoriile N<sub>3</sub> cu masa maximă tehnic admisibilă care depășește 16 tone și M<sub>3</sub> din clasa III, precum și clasa B cu masa maximă tehnic admisibilă care depășește 7,5 tone;**

**8.7<sup>1</sup>.14. Începând cu 1 ianuarie 2007, pentru noile tipuri și începând cu 1 ianuarie 2008, pentru toate tipurile, omologările acordate autovehiculelor trebuie să ateste și buna funcționare a echipamentelor antipoluare pe durata de viață normală a autovehiculului în condiții normale de utilizare (control de conformitate a vehiculelor în circulație corect întreținute și utilizate);**

**8.7<sup>1</sup>.15. În conformitate cu prevederile Directivei 2005/78/CE, modificată prin Directiva 2006/51/CE, prevederile Anexei I referitoare la buna funcționare a dispozitivelor de reducere a emisiilor de NO<sub>x</sub> se vor aplica de la 1 ianuarie 2007 la omologarea de tip și 1 ianuarie 2008 la prima înmatriculare.**

**8.7<sup>1</sup>.16. Referințele din reglementările existente privitoare la directivele abrogate prin anexa IX, partea A a Directivei 2005/55/CE vor fi considerate ca fiind făcute la Directiva 2005/55/CE și se vor citi conform tabelului de corespondență din anexa X a Directivei 2005/55/CE.**

**8.7<sup>1</sup>.17. Prevederile subpct. 8.7<sup>1</sup> nu se aplică motoarelor cu aprindere prin comprimare pentru autovehiculele din categoriile N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> și M<sub>2</sub> și motoarelor cu aprindere prin scânteie care funcționează cu GPL sau GNC pentru autovehiculele din categoria N<sub>1</sub>, care au fost omologate conform prevederilor Directivei 70/220/CEE.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.7.9.1.. completat de Anexa 1, punctul 22. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

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

**8.8<sup>1</sup>.1. Prevederile de la subpct. 8.8<sup>1</sup> nu anulează omologările acordate anterior în conformitate cu prevederile directivei 72/306/CEE și nu împiedică extinderea unei astfel de omologări conform cerințelor precizate prin directiva în baza căreia omologarea a fost acordată inițial.**

**8.8<sup>2</sup>. La prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoriile M și N echipate cu motor cu aprindere prin comprimare trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante vizibile prevăzute în directiva 72/306/CEE.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.8.1.. completat de Anexa 1, punctul 23. din Ordinul 1699/2006 )*

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.1.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.2.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.2.1.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.3.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.3.1.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

**8.9.4. Pentru motocicletele și mototricicluri, omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă numai dacă emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant au fost măsurate conform dispozițiilor aplicabile în conformitate cu prevederile Directivei 97/24/CE cap. 5, modificată prin Directiva 2003/77/CE;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.4.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

**8.9.5.2. În ceea ce privește încercarea de tip I, pentru motocicletele și mototricicluri se aplică valorile limită precizate la linia A ale tabelului din capitolul 5, anexa II, pct. 2.2.1,1.5 din directivă;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.5.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.6.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

**8.9.7. Începând cu 1 ianuarie 2007, la prima înmatriculare, vânzare sau utilizare, motocicletele noi cu o cilindree mai mare de 150 cm<sup>3</sup> trebuie să respecte prevederile aplicabile referitoare la măsurarea emisiilor de dioxid de carbon și a consumului de carburant din Directivei 97/24/CE cap. 5, modificată prin Directiva 2003/77/CE.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.7.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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



*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.8.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.8.1.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.8.2.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.8.3.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.9.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.9.9.. modificat de Anexa 1, punctul 24. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

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

**a) în etapa III A:**

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

**b) în etapa III B:**

**- după 31 decembrie 2009 pentru motoarele din categoria L;**

**- după 31 decembrie 2010 pentru motoarele din categoriile M și N;**

**- după 31 decembrie 2011 pentru motoarele din categoria P;**

**c) în etapa IV:**

**- după 31 decembrie 2012 pentru motoarele din categoria Q;**

**- după 30 septembrie 2013 pentru motoarele din categoria R.**

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

**8.10.4. La vânzarea sau utilizarea motoarelor pentru tractoare ori la prima înmatriculare,**

înregistrare sau utilizare a tractoarelor echipate cu astfel de motoare trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în Directiva 2000/25/CE, modificată prin Directiva 2005/13/CE după cum urmează:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.10.. modificat de Anexa 1, punctul 25. din Ordinul 1699/2006 )*

**8.11.** Pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări se pot aplica condițiile tehnice prevăzute în Directiva 97/68/CE privind emisiile de gaze poluante și particule ce provin de la motoarele cu ardere internă destinate mașinilor mobile nerutiere, modificată prin Directiva 2004/26/CE."

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.11.. modificat de Anexa 1, punctul 31. din Ordinul 2218/2005 )*

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

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

**8.12.2. Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 97/24/CE cap. 9;**

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.12.. modificat de Anexa 1, punctul 26. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

**8.12.3.2. Directiva 77/311/CEE, modificată prin Directiva 97/54/CE, referitoare la nivelul sonor**



(la urechile conducătorului);

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.12.. modificat de Anexa 1, punctul 27. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.13.. abrogat de Anexa 1, punctul 32. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.14.. abrogat de Anexa 1, punctul 28. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

8.15.1. Se admite totuși introducerea pe piață a catalizatoarelor de schimb omologate ca entitate tehnică anterior intrării în vigoare a prevederilor Directivei 2002/80/CE și care urmează a fi utilizate la autovehiculele în circulație.

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.15.. modificat de Anexa 1, punctul 33. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**8.15<sup>1</sup>.** Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea vânzării sau instalării pe autovehicule a catalizatoarelor de înlocuire noi destinate a fi instalate pe autovehiculele cu 2 sau 3 roți care respectă condițiile tehnice prevăzute în Directiva 97/24/CE, modificată prin Directiva 2005/30/CE.

**8.15<sup>1</sup>.1.** Începând cu 1 ianuarie 2007 la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, a catalizatoarelor de înlocuire noi destinate a fi instalate pe autovehiculele cu 2 sau 3 roți, trebuie respectate condițiile tehnice referitoare la măsurile împotriva poluării atmosferice, la nivelul sonor admisibil și la protecția împotriva modificărilor neautorizate, prevăzute în Directiva 97/24/CE, modificată prin Directiva 2005/30/CE.

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.15.. completat de Anexa 1, punctul 29. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.16.. abrogat de Anexa 1, punctul 30. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

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

8.17.1.1. să fie destinate echipării autovehiculelor aflate deja în circulație și

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

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 8., subpunctul 8.19.. abrogat de Anexa 1, punctul 34. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

## **9. Condiții privind caroseria**

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

**9.1.1.** Autovehiculele din categoria Mi trebuie să respecte condițiile tehnice privind proeminențele exterioare prevăzute în directiva 74/483/CEE, modificată de directiva 87/354/CEE;

**9.1.2.** Autovehiculele din categoria N trebuie să respecte condițiile tehnice privind proeminențele peretelui din spate al cabinei prevăzute în directiva 92/114/CEE;

**9.1.2<sup>1</sup>. Pentru vehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> este obligatorie montarea unor dispozitive de protecție care să acopere piulițele de roată și prezoanele de la roți dacă acestea depășesc proiecția în plan a suprafeței exterioare a pneurilor (partea pneurilor situată deasupra planului orizontal care trece prin axa de rotație a roților). Dispozitivele de protecție trebuie să aibă razele de curbură de cel puțin 5 mm și să nu formeze o proeminență mai mare de 30 mm în raport cu proiecția verticală a muchiei panoului de caroserie situat deasupra roții.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.1.2.. completat de Anexa 1, punctul 31. din Ordinul 1699/2006 )*

**9.1.3.** Vehiculele din categoriile M<sub>i</sub> și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind ușile prevăzute în directiva 70/387/CEE, modificată de directiva 2001/31/CE;

**9.1.4.** Vehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind rezervorul de carburant prevăzute în directiva 70/221/CEE, modificată de directiva 2000/78/CE;

**9.1.5.** Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție antiîmpănare spate prevăzute în directiva 70/221/CEE modificată prin directiva 2000/8/CE;

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.1.5.. completat de Anexa 1, punctul 32. din Ordinul 1699/2006 )*

**9.1.6.** Vehiculele din categoriile N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție laterală prevăzute în directiva 89/297/CEE;

**9.1.7.** Începând cu 1 ianuarie 2005, autovehiculele din categoriile N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție antiîmpănare față prevăzute în directiva 2000/40/CE;

**9.1.8.** Începând cu 1 ianuarie 2006, autovehiculele din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția ocupanților autovehiculelor la coliziune laterală prevăzute în directiva 96/27/CE.

**9.1.9.** Începând cu 1 ianuarie 2006, autovehiculele din categoria M<sub>1</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția ocupanților autovehiculelor la coliziune frontală prevăzute în directiva 96/79/CE, modificată de directiva 1999/98/CE;

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

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

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

9.1.9<sup>1</sup>.3. Prescripțiile tehnice necesare pentru efectuarea încercărilor specificate la secțiunea 3.1 sau 3.2 din anexa I la Directiva 2003/102/CE sunt cele definite prin anexa la Decizia 2004/90/CE.

**9.1.9<sup>2</sup>. Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE, după caz, a autovehiculelor din categoria M<sub>1</sub> cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 3,5 tone și din categoria N<sub>1</sub> care respectă condițiile tehnice privind echiparea autovehiculelor cu sisteme de protecție frontală prevăzute în Directiva 2005/66/CE;**

**9.1.9<sup>2</sup>.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele din categoria M<sub>1</sub> cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 3,5 tone și din categoria N<sub>1</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice privind echiparea autovehiculelor cu sisteme de protecție frontală prevăzute în Directiva 2005/66/CE;**

**9.1.9<sup>2</sup>.2. Prevederile subpct. 9.1.9<sup>2</sup> se aplică numai autovehiculelor echipate cu sisteme de protecție frontală.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.1.9.. completat de Anexa 1, punctul 33. din Ordinul 1699/2006 )*

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

9.1.10<sup>1</sup>. Omologarea națională de tip se acordă pentru vehiculele grele și lungi numai dacă acestea sunt

echipate cu placi de identificare spate, în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 70 CEE-O.N.U.

9.1.10<sup>1</sup>.1. În sensul subpt. 9.1.10<sup>1</sup>, termenii de mai jos au următoarele semnificații:

**a)** vehicule grele - autovehicule din categoria N având o masă maximă tehnic admisibilă care depășește 7,5 tone, cu excepția autotractorului pentru semiremorci, precum și autobuzele articulate din clasele II și III;

**b)** vehicule lungi - remorci sau remiremorci de categoria O<sub>v</sub> O<sub>2</sub> sau O<sub>3</sub>, cu o lungime care depășește 8 m, ori din categoria O<sub>4</sub>.

9.1.11. Omologarea națională de tip se acordă pentru vehiculele din categoriile N și O cu masă totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone numai dacă acestea sunt echipate cu marcaje reflectorizante pentru contur în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 104 CEE-O.N.U.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.1.9.. modificat de Anexa 1, punctul 35. din Ordinul 2218/2005)*

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

**9.2.1.** Autovehiculele cu 2 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de sprijin prevăzute în directiva 93/31/CEE, modificată de directiva 2000/72/CE;

**9.2.2. Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind proeminențele exterioare prevăzute în Directiva 97/24/CE cap. 3;**

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.2.2.. modificat de Anexa 1, punctul 34. din Ordinul 1699/2006)*

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

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

**9.3.1.** Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția în caz de răsturnare prevăzute în directiva 77/536/CEE, modificată de directiva 1999/55/CE;

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.3.3.. modificat de Anexa 1, punctul 35. din Ordinul 1699/2006)*

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.3.4.. completat de Anexa 1, punctul 36. din Ordinul 1699/2006)*

**9.3.5.** Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind rezervorul de carburant lichid prevăzute în directiva 74/151/CEE anexa III modificată de directiva 98/38/CE;

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

**9.3.7.** Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind prizele de putere și protecția acestora prevăzute în directiva 86/297/CEE modificată de directiva 97/54/CE;

**9.3.8. Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția elementelor de antrenare, a părților proeminente și a roților prevăzute în Directiva 89/173/CEE anexa II par. 2, modificată prin Directiva 2000/1/CE;**

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

**2006/26/CE;**

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.3.8.. modificat de Anexa 1, punctul 37. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

**9.5.** Începând cu 1 ianuarie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoriile IVh și Ni trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția ocupanților autovehiculelor la coliziune laterală prevăzute în directiva 96/27/CE.

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

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

9.6<sup>1</sup>.1. Începând cu 1 septembrie 2015, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoria M<sub>1</sub> cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 2,5 tone, și din categoria N<sub>1</sub> cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 2,5 tone, și care provin din categoria M<sub>1</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția pietonilor, prevăzute la secțiunea 3.2 din anexa I la Directiva 2003/102/CE.

*(la data 02-mar-2005 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.6.. completat de Anexa 1, punctul 11. din [Ordinul 2194/2004](#) )*

**9.6<sup>2</sup>. Nu se admite interzicerea primei înmatriculări sau a vânzării autovehiculelor din categoria M1 cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 3,5 tone și din categoria N1 care respectă condițiile tehnice privind echiparea autovehiculelor cu sisteme de protecție frontală prevăzute în Directiva 2005/66/CE;**

**9.6<sup>2</sup>.1. Începând cu 25 mai 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, autovehiculele noi din categoria M1 cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 3,5 tone și din categoria N1 trebuie să respecte condițiile tehnice privind echiparea autovehiculelor cu sisteme de protecție frontală prevăzute în Directiva 2005/66/CE;**

**9.6<sup>2</sup>.2. Prevederile subpct. 9.6<sup>2</sup> se aplică numai autovehiculelor echipate cu sisteme de protecție frontală.**

**9.6<sup>3</sup>. Începând cu 11 martie 2010, la prima înmatriculare și la vânzare, vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție antiîmpănare spate prevăzute în Directiva 70/221/CEE, modificată prin Directiva 2006/20/CE;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.6.. completat de Anexa 1, punctul 38. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**9.7.** La prima înmatriculare sau la prima înregistrare prevederile subpct. 9.1.10, 9.1.10<sup>1</sup> și 9.1.11 se aplică începând cu a 30-a zi de la data intrării în vigoare a prezentelor reglementări.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.7.. modificat de Anexa 1, punctul 38. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**9.7.1.** La omologarea individuală, vehiculele înmatriculate în România și la care s-au efectuat, față de varianta omologată, modificări privind construcția caroseriei trebuie să respecte condițiile tehnice privind proeminențele exterioare prevăzute în Directiva 78/483/CEE, modificată prin Directiva 87/354/CEE sau Directiva 92/114/CEE, după caz, și/sau nu trebuie să prezinte proeminențe și muchii tăietoare;

*(la data 02-mar-2005 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.7.1.. modificat de Anexa 1, punctul 12. din [Ordinul 2194/2004](#) )*

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

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

**9.8.1.** Portbagajele, portschiurile, antenele radio sau radiotelefonice pentru autovehiculele din categoria Mi trebuie să respecte condițiile tehnice din directiva 74/483/CEE, modificată de directiva 87/354/CEE;

**9.8.2.** Dispozitivele de protecție antiîmpănare spate pentru vehiculele rutiere din categoriile M, N și O trebuie



să respecte condițiile tehnice din directiva 70/221/CEE, modificată de directiva 97/19/CE;

**9.8.3.** Începând cu 1 ianuarie 2005, dispozitivele de protecție antiîmpănare față pentru autovehiculele din categoriile N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice din directiva 2000/40/CEE;

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

**9.8.5.** Plăcile de identificare spate pentru vehiculele precizate la subpct. 9.1.10 trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul nr. 69 CEE-O.N.U.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.8.5.. modificat de Anexa 1, punctul 39. din Ordinul 2218/2005 )*

9.8.5<sup>1</sup>. Plăcile de identificare spate pentru vehiculele precizate la subpct. 9.1.10<sup>1</sup> trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul nr. 70 CEE-O.N.U.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.8.5.. completat de Anexa 1, punctul 40. din Ordinul 2218/2005 )*

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

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

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

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

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

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

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

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

- garda la sol: maximum 600 mm, sub punctul cel mai de jos al axelor față sau spate, inclusiv diferențialul,
- ecartamentul minim, fix sau reglabil, al axei echipate cu anvelopele cele mai late: mai mic de 1150 mm; considerând că axa echipată cu anvelopele cele mai late este reglată la un ecartament de maximum 1150 mm, trebuie ca ecartamentul celeilalte axe să poată fi reglat astfel încât marginile exterioare ale anvelopelor sale cele mai înguste să nu depășească marginile exterioare ale anvelopelor celeilalte axe (cu anvelopele cele mai late). Dacă ambele axe sunt echipate cu jante și anvelope de aceleași dimensiuni, atunci ecartamentul fix sau reglabil al ambelor axe trebuie să fie mai mic de 1150 mm,
- masa la gol mai mare de 600 kg, inclusiv cu dispozitivul de protecție în caz de răsturnare și cu anvelopele cu dimensiunea cea mai mare recomandate de constructor.

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

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

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



- ecartament minim, fix sau reglabil, al axei echipate cu anvelopele cele mai late: mai mic de 1150 mm; considerând că axa echipată cu anvelopele cele mai late este reglată la un ecartament de maximum 1150 mm, trebuie ca ecartamentul celeilalte axe să poată fi reglat astfel încât marginile exterioare ale anvelopelor sale cele mai înguste să nu depășească marginile exterioare ale anvelopele celeilalte axe (cu anvelopele cele mai late). Dacă ambele axe sunt echipate cu jante și anvelope de aceleași dimensiuni, atunci ecartamentul fix sau reglabil al ambelor axe trebuie să fie mai mic de 1150 mm, - masa la gol cuprinsă între 600 și 3000 kg, inclusiv cu dispozitivul de protecție în caz de răsturnare și cu anvelopele cu dimensiunea cea mai mare recomandate de constructor.

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.8.7.. completat de Anexa 1, punctul 39. din Ordinul 1699/2006 )*

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.10.. abrogat de Anexa 1, punctul 41. din Ordinul 2218/2005 )*

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

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

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

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

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

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

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 9., subpunctul 9.12.. completat de Anexa 1, punctul 40. din Ordinul 1699/2006 )*

**10.** Condiții privind amenajarea interioară

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

10.1.1. Autovehiculele din categoria M<sub>i</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice privind amenajarea interioară prevăzute în directiva 74/60/CEE modificată de directiva 78/632/CEE;

10.1.1.1. Prin excepție de la prevederile subpct. 10.1.1, omologarea de tip națională se acordă unui tip de autovehicul din categoria M<sub>1</sub> care este echipat cu geamuri, panouri mobile ale acoperișului și/sau panouri despărțitoare cu acționare electrică numai dacă se respectă condițiile tehnice privind amenajarea interioară prevăzute în directiva 74/60/CEE, modificată prin directiva 2000/4/CE;

10.1.1.2. Prevederile subpct. 10.1.1.1 nu anulează omologările acordate unui tip de autovehicul din categoria M<sub>1</sub> care nu este echipat cu geamuri, panouri mobile ale acoperișului și/sau panouri despărțitoare cu acționare electrică și nu interzice extinderea acestor omologări în conformitate cu directiva în virtutea căreia au fost inițial acordate;

10.1.2. Autovehiculele din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub> (cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică de 1500 kg) trebuie să respecte condițiile tehnice privind amenajarea interioară (comportamentul dispozitivului de

conducere în caz de impact frontal) prevăzute în directiva 74/297/CEE, modificată de directiva 91/662/CEE;  
10.1.3. Autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind scaunele, ancorajele lor și rezemătoarele de cap prevăzute în directiva 74/408/CEE, modificată de directiva 96/37/CE;

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

**10.1.3<sup>1</sup>. Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării sau vânzării autovehiculelor din categoriile M și N care respectă condițiile tehnice privind scaunele, ancorajele lor și rezemătoarele de cap prevăzute în Directiva 74/408/CEE, modificată prin Directiva 2005/39/CE,**

**10.1.3<sup>1</sup>.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind scaunele, ancorajele lor și rezemătoarele de cap prevăzute în Directiva 74/408/CEE, modificată prin Directiva 2005/39/CE;**

**10.1.3<sup>1</sup>.1.1. Prevederile Directivei 74/408/CEE, modificată prin Directiva 2005/39/CE nu se aplică scaunelor orientate către înapoi;**

**10.1.3<sup>1</sup>.1.2. Instalarea scaunelor orientate către lateral este interzisă în autovehiculele din categoriile M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> (din clasa III sau clasa B) și M<sub>3</sub> (din clasa III sau clasa B).**

**10.1.3<sup>1</sup>.1.2.1. Prevederile subpct. 10.1.3<sup>1</sup>.1.2 nu se aplică ambulanțelor și vehiculelor destinate utilizării de forțele armate, protecția civilă, pompieri și forțele responsabile pentru menținerea ordinii publice.**

**10.1.3<sup>1</sup>.1.2.2. Prevederile subpct. 10.1.3<sup>1</sup>.1.2 nu se aplică până la 20 octombrie 2010 autovehiculelor din categoria M<sub>3</sub> (din clasa III sau clasa B) cu masa maximă tehnic admisibilă mai mare de 10 tone și în care scaunele orientate către lateral sunt grupate în spatele autovehiculului, astfel încât să constituie un salon integrat cu până la 10 scaune. Scaunele astfel orientate trebuie echipate cel puțin cu o rezemătoare de cap și cu o centură de siguranță în 2 puncte echipată cu retractor de un tip omologat în conformitate cu Directiva 77/541/CEE. Ancorajele centurilor de securitate trebuie să respecte prevederile Directivei 76/115/CEE.**

**10.1.3<sup>1</sup>.2. În ceea ce privește rezemătoareSe de cap pentru scaunele autovehiculelor din categoria M<sub>1</sub> omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se poate acorda și prin aplicarea condițiilor tehnice prevăzute în directiva 78/932/CEE, modificată prin Directiva 87/354/CE;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.1.. completat de Anexa 1, punctul 41. din Ordinul 1699/2006 )*

**10.1.4<sup>1</sup>. Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării sau vânzării autovehiculelor din categoriile M și N care respectă condițiile tehnice privind ancorajele centurilor de siguranță prevăzute în Directiva 76/115/CEE, modificată prin Directiva 2005/41/CE.**

**10.1.4<sup>1</sup>.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele din categoriile M sau N trebuie să respecte condițiile tehnice privind ancorajele centurilor de siguranță prevăzute în Directiva 76/115/CEE, modificată prin Directiva 2005/41/CE.**

**10.1.4<sup>1</sup>.1.1. Autovehiculele din categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> (din clasa III sau clasa B), M<sub>3</sub> (din clasa III sau clasa B) și N trebuie echipate cu ancoraje pentru centurile de siguranță care respectă prevederile prezentelor reglementări.**

**10.1.4<sup>1</sup>.1.2. Scaunele destinate a fi utilizate numai când autovehiculul este oprit, precum și scaunele pentru autovehiculele care nu fac obiectul pct. 4.3.1 - 4.35 din anexa I la Directiva 76/115/CEE, modificată prin Directiva 2005/41/CE nu trebuie echipate cu ancoraje pentru centuri de siguranță. Dacă vehiculul este echipat cu ancoraje pentru centuri de siguranță, aceste ancoraje trebuie să respecte prevederile prezentelor reglementări.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.1.. completat de Anexa 1, punctul 42. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

**10.1.5<sup>1</sup>. Nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării sau vânzării autovehiculelor din categoriile M și N care respectă condițiile tehnice privind instalarea centurilor de siguranță și sistemelor de reținere prevăzute în Directiva 77/541/CEE, modificată prin Directiva 2005/40/CE.**

**10.1.5<sup>1</sup>.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele din categoriile M sau N trebuie să respecte**

condițiile tehnice privind instalarea centurilor de siguranță și sistemelor de reținere prevăzute în Directiva 77/541/CEE, modificată prin Directiva 2005/40/CE.

**10.1.5<sup>1</sup>.1.1.** Cu excepția scaunelor destinate a fi utilizate numai când autovehiculul este oprit, scaunele autovehiculelor din categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> (din clasa III sau clasa B), M<sub>3</sub> (din clasa III sau clasa B) și N trebuie echipate cu centuri de siguranță și/sau sisteme de reținere care respectă prevederile prezentelor reglementări.

**10.1.5<sup>1</sup>.1.2.** Autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub> sau M<sub>3</sub> (din clasa I, clasa II sau clasa A) pot fi echipate cu centuri de siguranță și/sau sisteme de reținere cu condiția să respecte prevederile prezentelor reglementări.

**10.1.5<sup>1</sup>.1.3.** Prin excepție de la prevederile subpct. 10.1.5<sup>1</sup>.1 este permisă instalarea de centuri de siguranță sau sisteme de reținere altele decât cele care fac obiectul de aplicare a prezentelor reglementări, cu condiția ca acestea să fie destinate persoanelor cu handicap.

În acest caz, centurile de siguranță sau sistemele de reținere trebuie să prezinte un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut la subpct. 10.1.5<sup>1</sup>.1.

**10.1.5<sup>1</sup>.1.4.** Prin excepție de la prevederile subpct. 10.1.5<sup>1</sup>.1 este permisă instalarea de sisteme de reținere care nu respectă prevederile prezentelor reglementări, în cazul în care aceste sisteme sunt concepute să asigure respectarea Cerințelor privind dispozitivele tehnice destinate să faciliteze accesul pasagerilor cu mobilitate redusă prevăzute în Anexa VII la Directiva 2001/85/CE.

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.1.. completat de Anexa 1, punctul 43. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

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

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

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.1.. completat de Anexa 1, punctul 42. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

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

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

**10.2.3. Mopedele cu 3 roți, motocicleturile și cvadricicurile trebuie să respecte condițiile tehnice privind centurile de siguranță și ancorajele centurilor prevăzute în Directiva 97/24/CE cap. 11.**

**10.2.3.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării mopedelor cu 3 roți, motocicleturilor și cvadricicurilor care respectă prevederile Directivei 97/24/CEE cap. 11, modificată prin Directiva 2006/27/CE;**

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.2.. modificat de Anexa 1, punctul 44. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

10.3.1. Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind spațiul de manevră și accesul la postul de conducere prevăzute în directiva 80/720/CEE, modificată de directiva 97/54/CE;

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

10.3.3. Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind scaunul însoțitorului prevăzute în directiva

76/763/CEE, modificată de directiva 1999/86/CE;

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

**10.3<sup>1</sup>. Începând cu 20 octombrie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind scaunele, ancorajele lor și rezemătoarele de cap, autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 74/408/CE, modificată prin Directiva 2005/39/CE.**

**10.3<sup>2</sup>. Începând cu 20 octombrie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind ancorajele centurilor de siguranță, autovehiculele noi din categoriile M și N, trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 76/115/CEE, modificată de directiva 2005/41/CE;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.3.. completat de Anexa 1, punctul 45. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

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

**10.4<sup>1</sup>. Începând cu 20 octombrie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind instalarea centurilor de siguranță și sistemelor de reținere, autovehiculele noi din categoriile M și N, trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 77/541/CEE, modificată de directiva 2005/40/CE;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.4.. completat de Anexa 1, punctul 46. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.5.. completat de Anexa 1, punctul 43. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.6.. abrogat de Anexa 1, punctul 44. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

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

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

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

10.7.2.1.1. să fie destinate echipării autovehiculelor aflate deja în circulație și

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

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

10.7.4. Rezemătoarele de cap pentru scaunele autovehiculelor din categoria M<sub>1</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice din directiva 78/932/CEE, modificată de directiva 87/354/CE;

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

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.7.. completat de Anexa 1, punctul 45. din [Ordinul](#) )*



2218/2005 )

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.7.. abrogat de Anexa 1, punctul 47. din Ordinul 1699/2006 )*

**10.7.7. Centurile de siguranță pentru mopedele cu 3 roți, mototricicli și cvadricicli trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 97/24/CE cap. 11;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.7.. modificat de Anexa 1, punctul 48. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

10.8.1. să fie destinate echipării autovehiculelor aflate deja în circulație și

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

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

*(la data 17-sep-2004 Capitol IV modificat de Anexa 1, punctul 6. din Ordinul 1356/2004 )*

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

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 10., subpunctul 10.9.. completat de Anexa 1, punctul 46. din Ordinul 2218/2005 )*

**11. Condiții privind vizibilitatea**

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

11.1.1. Autovehiculele din categoria M<sub>1</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice privind câmpul de vizibilitate către înainte prevăzute în directiva 77/649/CEE modificată de directiva 90/630/CEE;

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

11.1.2. Autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> și N (cu excepția autovehiculelor din categoria N, care provin din categoria MJ trebuie să respecte condițiile tehnice privind câmpul de vizibilitate către înainte, prevăzute în anexa nr. 8.

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 11., subpunctul 11.1.. completat de Anexa 1, punctul 47. din Ordinul 2218/2005 )*

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

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

11.1.3<sup>1</sup>. Începând cu 1 ianuarie 2007 autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele pentru vizibilitate indirectă și montarea lor, prevăzute în Directiva 2003/97/CE;

11.1.3<sup>1</sup>.1. Prin excepție de la prevederile subpct. 11.1.3<sup>1</sup> se acordă omologarea națională de tip pentru orice tip nou de autovehicul articulat din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>, clasa I, constituit din cel puțin 3 părți rigide articulate, care nu satisfac prevederile Directivei 2003/97/CE, cu condiția de a fi respectate prevederile referitoare la câmpul de vizibilitate al conducătorului, prevăzute în anexa III pct. 5 din Directiva 2003/97/CE.

11.1.3<sup>1</sup>.2. Prin excepție de la prevederile subpct. 11.1.3<sup>1</sup>, cerințele respective se aplică începând cu 26 ianuarie 2007 în cazul montării pe autovehicule a antevizoarelor (oglinzilor față) din clasa VI.

*(la data 02-mar-2005 Capitol IV, punctul 11., subpunctul 11.1.. completat de Anexa 1, punctul 13. din Ordinul 2194/2004 )*

**11.1.4. Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind oglinzile retrovizoare prevăzute în Directiva 97/24/CE cap. 4;**

**11.1.4.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau**



**omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării, înregistrării sau vânzării autovehiculelor cu 2 sau 3 roți care respectă prevederile Directivei 97/24/CEE cap. 4, modificată prin Directiva 2006/27/CE;**

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 11., subpunctul 11.1.. modificat de Anexa 1, punctul 50. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

**11.1.3<sup>1</sup>. Începând cu 1 ianuarie 2007, autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele pentru vizibilitate indirectă și montarea lor, prevăzute în Directiva 2003/97/CE, modificată prin Directiva 2005/27/CE;**

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

**11.1.3<sup>1</sup>.2. Prin excepție de la prevederile subpct. 11.1.3<sup>1</sup>, cerințele respective se aplică începând cu 26 ianuarie 2007 în cazul montării pe autovehicule a antevizoarelor (oglinzilor față) din clasa VI.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 11., subpunctul 11.1.. completat de Anexa 1, punctul 49. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

**11.2.2. Mopedele cu 3 roți, mototriciclurile și cvadriciclurile carosate trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 97/24/CE cap 12 anexa I;**

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

11.2.3. Tractoarele agricole sau forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 89/173/CEE anexa III, modificată prin Directiva 2000/1/CE;

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 11., subpunctul 11.2.. modificat de Anexa 1, punctul 52. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

11.3.1. Autovehiculele din categoria M<sub>1</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de ștergere a parbrizului și dispozitivul de spălare a parbrizului prevăzute în directiva 78/318/CEE modificată de directiva 94/68/CEE;

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 11., subpunctul 11.3.. abrogat de Anexa 1, punctul 48. din Ordinul 2218/2005 )*

**11.3.3. Mopedele cu 3 roți, mototriciclurile și cvadriciclurile carosate trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele de ștergere a parbrizului, de spălare a parbrizului, de degivrare și dezaburire prevăzute în directiva 97/24/CE cap 12 anexa II;**

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 11., subpunctul 11.3.. modificat de Anexa 1, punctul 53. din Ordinul 1699/2006 )*

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

11.3<sup>1</sup>. Începând cu 26 ianuarie 2010, pentru autovehiculele din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub> și începând cu 26 ianuarie 2007, pentru celelalte autovehicule din categoriile M și N, la prima înmatriculare și la vânzare autovehiculele noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivele pentru vizibilitate indirectă și montarea lor, prevăzute în Directiva 2003/97/CE;

11.3<sup>2</sup>. La omologarea individuală a autovehiculelor din categoriile M și N în vederea primei înmatriculări în România (autovehicule care au mai fost înmatriculate în alte țări) se verifică respectarea coeficientului de transparență al geamurilor, în funcție de amplasarea lor pe vehicul.

*(la data 02-mar-2005 Capitol IV, punctul 11., subpunctul 11.3.. completat de Anexa 1, punctul 14. din Ordinul 2194/2004 )*

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

**11.4.1. Oglizile retrovizoare pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile prevăzute în directiva 71/127/CEE modificată de directiva 88/321/CEE;**

**11.4.1<sup>1</sup>. Începând cu 1 ianuarie 2007 dispozitivele pentru vizibilitate indirectă noi pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 2003/97/CE;**

**11.4.1<sup>1</sup>.1. Prin excepție de la prevederile subpct. 11.4.11, cerințele respective se aplică începând cu 26 ianuarie 2007 în cazul antevizoarelor (oglinzilor față) din clasa VI;**

**11.4.1<sup>1</sup>.2. Prin excepție de la prevederile subpct. 11.4.11, este admisă omologarea sau extinderea omologării pentru componente ori entități tehnice destinate a fi folosite pentru tipurile de vehicule care au fost omologate înainte de 26 ianuarie 2007, cu respectarea condițiilor tehnice prevăzute în Directiva 71/127/CEE.**

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

**11.4.2.1. Totuși, este admisă acordarea omologării geamurilor de securitate conform directivei 92/22/CEE, cu condiția ca aceste geamuri:**

**11.4.2.1.1. să fie destinate echipării vehiculelor aflate deja în circulație și**

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

**11.4.3. Dispozitivele de ștergere a parbrizului și dispozitivele de spălare a parbrizului pentru autovehiculele din categoria Mi trebuie să respecte condițiile tehnice din directiva 78/318/CEE modificată de directiva 94/68/CEE;**

**11.4.4. Oglizile retrovizoare pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 97/24/CE cap. 4;**

**11.4.5. Geamurile de securitate pentru mopedele cu 3 roți, triciclorurile și cvadriciclorurile cu caroserie închisă trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 97/24/CE cap 12 anexa I;**

**11.4.5<sup>1</sup>. Parbrizele și celelalte geamuri pentru tractoare trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 89/173/CEE anexa III, modificată prin Directiva 2000/1/CE;**

**11.4.5<sup>1</sup>.1. Începând cu 1 ianuarie 2007 se admite echiparea tractoarelor cu geamuri din plastic, cu excepția parbrizelor, în conformitate cu prevederile Directivei 92/22/CEE sau ale Regulamentului CEE-ONU nr. 43.**

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 11., subpunctul 11.4.. modificat de Anexa 1, punctul 54. din Ordinul 1699/2006 )*

**11.5.** Vânzarea sau utilizarea geamurilor de securitate noi pentru vehiculele rutiere din categoriile M, N și O

este admisă dacă acestea respectă condițiile tehnice prevăzute în directiva 92/22/CEE, cu condiția ca ele:

11.5.1. să fie destinate echipării vehiculelor aflate deja în circulație și

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

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

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

12.1.1. Vehiculele rutiere din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 92/23/CEE;

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

**12.1.2. Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 97/24/CE cap. 1;**

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 12., subpunctul 12.1.. modificat de Anexa 1, punctul 56. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**12.2.** Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier din categoria M<sub>1</sub> se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind acoperirea roților prevăzute în directiva 78/549/CEE modificată de directiva 94/78/CEE;

**12.3.** Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier din categoriile N<sub>2</sub> cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 t, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub> se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind dispozitivele de protecție împotriva stropirii prevăzute în directiva 91/226/CEE;

**12.3.1. Pentru vehiculele din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> cu masa totală maximă autorizată de cel mult 7,5 t, O<sub>1</sub> și O<sub>2</sub>, dispozitivele de protecție trebuie să acopere anvelopa pe toată lățimea ei, să fie amplasate cât mai aproape posibil, din punct de vedere constructiv și funcțional, de roți, iar în ceea ce privește axa spate, atunci când vehiculul este gol, marginea inferioară a dispozitivelor de protecție (care spre spate pot fi și bavete elastice) să se afle la cel mult 200 mm de sol.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 12., subpunctul 12.3.. modificat de Anexa 1, punctul 57. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 12., subpunctul 12.5.. abrogat de Anexa 1, punctul 49. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 12., subpunctul 12.6.. abrogat de Anexa 1, punctul 49. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

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

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

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

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

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

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

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

12.7.6. Dispozitivele de protecție împotriva stropirii pentru vehiculele rutiere din categoriile M, N și O cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 t, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub> trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 91/226/CEE;

**12.8. Începând 1 octombrie 2009, vânzarea sau utilizarea anvelopelor noi pentru vehiculele rutiere din categoriile M, N și O, este admisă numai dacă acestea au fost omologate în conformitate cu prevederile directivei 92/23/CEE modificată de directiva 2001/43/CE. Fac excepție anvelopele din clasele C1d și C1e în cazul cărora această cerință se aplică de la 1 octombrie 2010 și respectiv 1 octombrie 2011.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 12., subpunctul 12.8.. modificat de Anexa 1, punctul 58. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 12. completat de Anexa 1, punctul 50. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**13.** Condiții privind dispozitivele de cuplare și remorcare

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

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

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

**13.1.3. Tractoarele agricole și forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice privind legăturile mecanice între tractoare și vehiculele tractate prevăzute în directiva 89/173/CEE anexa IV, modificată de directiva 2000/1/CE;**

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 13., subpunctul 13.1.. modificat de Anexa 1, punctul 59. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

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

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

**13.2.2. Tractoarele agricole și forestiere trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 79/533/CEE anexa I, modificată prin Directiva 1999/58/CE.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 13., subpunctul 13.2.. modificat de Anexa 1, punctul 60. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

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

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

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

**13.4.3. Legăturile mecanice între tractoare și vehiculele tractate trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 89/173/CEE anexa IV, modificată prin Directiva 2000/1/CE;**

**13.4.3.1. Începând cu 1 ianuarie 2007 legăturile mecanice între tractoare și vehiculele tractate trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 89/173/CEE anexa IV, modificată prin Directiva 2006/26/CE. Omologările acordate anterior rămân valabile în scopul vânzării sau utilizării legăturilor mecanice între tractoare și vehiculele tractate.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 13., subpunctul 13.4.. modificat de Anexa 1, punctul 61. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

**14.** Condiții privind elementele de identificare ale vehiculelor

**14.1.** Omologarea națională de tip pentru un vehicul rutier se acordă numai dacă se respectă următoarele



cerințe privind elementele de identificare, datele prescrise, poziția și modul lor de amplasare:

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

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

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 14., subpunctul 14.1.. modificat de Anexa 1, punctul 62. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

*(la data 02-mar-2005 Capitol IV, punctul 14. modificat de Anexa 1, punctul 18. din [Ordinul 2194/2004](#) )*

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

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

15.1.1. Vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 70/222/CEE;

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

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

## **16. Condiții suplimentare privind construcția autobuzelor și microbuzelor**

**16.1.** Omologarea națională de tip pentru autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice prevăzute în directiva 2001/85/CE.

**16.2.** Omologarea națională de tip pentru autovehiculele din categoria M<sub>3</sub> care transportă mai mult de 22 de pasageri și care nu sunt destinate transportului de pasageri în picioare sau pentru utilizare urbană se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind comportarea la foc a materialelor utilizate în interior: prevăzute în directiva 95/28/CE.

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

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

16.4.1. Până la 13 februarie 2005, la prima înmatriculare și la vânzare, aceste autovehicule trebuie să respecte prevederile care afectează direct siguranța activă și pasivă, precum și pe cele privind amenajarea interioară, prevăzute în Regulamentul CEE - O.N.U. nr. 36 sau în Regulamentul CEE - O.N.U. nr. 52, după caz. Troleibuzele trebuie să respecte suplimentar condițiile tehnice de securitate precizate în anexa nr. 9.

*(la data 02-mar-2005 Capitol IV, punctul 16., subpunctul 16.4.. modificat de Anexa 1, punctul 19. din [Ordinul 2194/2004](#) )*

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 16., subpunctul 16.5.. abrogat de Anexa 1, punctul 51. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 16., subpunctul 16.6.. abrogat de Anexa 1, punctul 51. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

**16.7.** Omologarea ca entități tehnice a caroseriilor pentru autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice prevăzute în directiva 2001/85/CE.

**16.8.** Începând cu 13 februarie 2005, vânzarea sau utilizarea caroseriilor noi pentru autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> este admisă numai dacă acestea respectă condițiile tehnice prevăzute în directiva 2001/85/CE.

*(la data 02-mar-2005 Capitol IV, punctul 16., subpunctul 16.8.. abrogat de Anexa 1, punctul 20. din [Ordinul 2194/2004](#) )*

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

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



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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. modificat de Anexa 1, punctul 63. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. modificat de Anexa 1, punctul 63. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. modificat de Anexa 1, punctul 63. din Ordinul 1699/2006 )*

**17.1.3. Autovehiculele din categoriile M<sup>1</sup> și N<sup>1</sup> trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate prevăzute în directiva 74/61/CEE modificată de directiva 95/56/CE;**

**17.1.4. Autovehiculele din categoria M<sup>1</sup> trebuie să respecte condițiile tehnice privind dispozitivul de imobilizare prevăzute în directiva 74/61/CEE modificată de directiva 95/56/CE;**

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

**17.1.4<sup>1</sup>. Autovehiculele echipate cu sistem de alarmă trebuie să respecte condițiile tehnice privind sistemul de alarmă prevăzute în Directiva 74/61/CEE, modificată prin Directiva 95/56/CE;**

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

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. completat de Anexa 1, punctul 64. din Ordinul 1699/2006 )*

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. modificat de Anexa 1, punctul 65. din Ordinul 1699/2006 )*

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. modificat de Anexa 1, punctul 65. din Ordinul 1699/2006 )*

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. modificat de Anexa 1, punctul 65. din Ordinul 1699/2006 )*

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. modificat de Anexa 1, punctul 65. din Ordinul 1699/2006 )*

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. modificat de Anexa 1, punctul 65. din Ordinul 1699/2006 )*

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

**a) autovehiculele utilizate de către forțele armate, protecția civilă, pompieri și alte servicii de**

**urgență și forțe responsabile pentru menținerea ordinii publice;**

**b) autovehiculele a căror viteză maximă constructivă nu poate depăși viteza prevăzută prin legislația în vigoare referitoare la echiparea autovehiculelor cu limitatoare de viteză sau cu sisteme integrate de limitare a vitezei;**

**c) autovehiculele utilizate pentru teste rutiere în scopuri științifice;**

**d) autovehiculele utilizate numai pentru servicii publice în mediu urban.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. modificat de Anexa 1, punctul 65. din Ordinul 1699/2006 )*

17.1.8. Omologarea nationala de tip a unui autovehicul echipat cu instalatie de alimentare cu GPL se acorda numai daca se respecta conditiile tehnice privind componentele si montarea instalatiei prevazute în Regulamentul CEE - ONU nr. 67;

17.1.9. Omologarea nationala de tip a unui autovehicul echipat cu instalatie de alimentare cu GN se acorda numai daca se respecta conditiile tehnice privind componentele si montarea instalatiei prevazute în Regulamentul CEE - ONU nr. 110.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 17., subpunctul 17.1.. modificat de Anexa 1, punctul 53. din Ordinul 2218/2005 )*

**17.1.9<sup>1</sup>. Începând cu 1 ianuarie 2007, se poate acorda omologarea de tip și se permite înmatricularea sau vânzarea a unui autovehicul nou din categoriile M1 și N1 care respectă prevederile Directivei 2005/64/CE, referitoare la posibilitățile de reutilizare, reciclare și de valorificare ale acestuia;**

**17.1.9<sup>1</sup>.1. Începând cu 15 decembrie 2008 la omologarea de tip și cu 15 iulie 2010 la prima înmatriculare sau vânzare trebuie respectate condițiile tehnice prevăzute în Directiva 2005/64/CE, referitoare la posibilitățile de reutilizare, reciclare și de valorificare ale acestuia;**

**17.1.9<sup>1</sup>.2. Pentru acordarea omologării de tip CE sau naționale, după caz, constructorul autovehiculului trebuie să pună la dispoziția RAR informațiile tehnice detaliate referitoare la natura materialelor utilizate la fabricarea autovehiculului și a componentelor acestuia care sunt necesare pentru efectuarea calculelor și verificărilor precizate la anexa 1 la Directiva 2005/64/CE. în cazul în care se demonstrează că aceste informații sunt acoperite de drepturile de proprietate intelectuală sau că ele constituie un "know-how" specific constructorului sau furnizorilor acestuia, constructorul sau furnizorii trebuie să furnizeze informații suficiente pentru a permite realizarea corectă a acestor calcule.**

**17.1.9<sup>1</sup>.3. În ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, de reciclare și de valorificare, la prezentarea unei solicitări de omologare CE a unui vehicul, constructorul acestuia trebuie să utilizeze modelul fișei de informații ce figurează în anexa II la Directiva 2005/64/CE.**

**17.1.9<sup>1</sup>.4. La acordarea omologării CE a unui vehicul în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, de reciclare și de valorificare ale acestuia, RAR va utiliza modelul certificatului de omologare ce figurează în anexa II la Directiva 2005/64/CE.**

**17.1.9<sup>1</sup>.5. RAR acordă omologarea numai dacă constructorul a pus în aplicare dispoziții și proceduri corespunzătoare pentru a gestiona corect aspectele referitoare la posibilitățile de reutilizare, reciclare și valorificare, conform pct. 3 al anexei IV la Directiva 2005/64/CE. Atunci când evaluarea primară a fost realizată, se eliberează constructorului un certificat denumit "Certificat de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE".**

**17.1.9<sup>1</sup>.6. În cadrul evaluării preliminare a constructorului, RAR trebuie să se asigure că materialele utilizate la fabricarea vehiculului sunt conforme cu dispozițiile art. 4, par. 2, pct. a) din Directiva 2000/53/CE.**

**17.1.9<sup>1</sup>.7. În scopurile prevederilor subpct. 17.1.9<sup>1</sup>.5, constructorul trebuie să precizeze o strategie pentru a garanta demontarea, reutilizarea componentelor, reciclarea și valorificarea materialelor. Această strategie trebuie să ia în considerare tehnologiile disponibile sau în curs de punere la punct de la momentul solicitării omologării vehiculului.**

**17.1.9<sup>1</sup>.8. RAR va efectua evaluarea preliminară a constructorului și va elibera certificatul de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE.**

**17.1.9<sup>1</sup>.9. Certificatul de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE trebuie să includă documentația adecvată și să descrie strategia recomandată de constructor. RAR va utiliza modelul prevăzut în apendicele anexei IV la Directiva 2005/64/CE.**

**17.1.9<sup>1</sup>.10. Certificatul de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE este valabil cel puțin 2 ani de la data eliberării certificatului.**

**17.1.9<sup>1</sup>.11. Constructorul trebuie să informeze RAR despre orice modificare semnificativă care ar putea avea un efect pertinent asupra certificatului de conformitate cu anexa IV la Directiva 2005/64/CE. După consultarea constructorului, RAR stabilește dacă sunt necesare noi verificări.**

**17.1.9<sup>1</sup>.12. La expirarea perioadei de valabilitate a certificatului de conformitate cu anexa IV la**

Directiva 2005/64/CE, RAR eliberează, dacă este cazul, un nou certificat sau îi prelungește valabilitatea pentru încă 2 ani. RAR eliberează un nou certificat în cazul în care i-au fost aduse la cunoștință modificări semnificative.

17.1.9<sup>1</sup>.13. Componentele enumerate în anexa V la Directiva 2005/64/CE:

a) trebuie să fie considerate ca nereutilizabile în ceea ce privește calculul potențialului de reciclare și valorificare;

b) nu pot fi reutilizate la fabricarea vehiculelor din categoriile M, N și O. Această prevedere se aplică începând cu 1 ianuarie 2007.

17.1.9<sup>1</sup>.14. Fără a fi prejudiciate prevederile subpct. 17.1.9<sup>1</sup>.13, de la prevederile prezentului subpunct 17.1.9<sup>1</sup> sunt exceptate:

a) autovehiculele speciale, definite în anexa nr. 1 la reglementări, secțiunea A, pct. 6;

b) autovehiculele din categoria N1 fabricate în mai multe etape, cu condiția ca autovehiculul de bază să respecte prevederile Directivei 2005/64/CE;

c) autovehiculele produse în serii mici.

17.1.9<sup>2</sup>. Prevederile prezentului subpunct 17.1.9<sup>2</sup> se aplică autovehiculelor din categoriile M1 și N1 clasa I (definită în conformitate cu prevederile primului tabel de la pct. 5.3.1.4 al anexei I la Directiva 98/69/CE de modificare a Directivei 70/220/CEE).

17.1.9<sup>2</sup>.1. În prezentul subpct. 17.1.9<sup>2</sup> se utilizează următoarele definiții:

a) sistem de climatizare: orice sistem al cărui rol principal este de a reduce temperatura și umiditatea aerului din habitacul unui autovehicul;

b) evaporator cu dublu efect: un sistem la care un evaporator este montat în compartimentul motor și un altul într-un alt compartiment al autovehiculului; toate celelalte sisteme sunt considerate a fi evaporatoare cu simplu efect;

c) gaz cu efect de seră cu fluor: hidrofluorocarburile (HFC), perfluorocarburile (PFC) și hexafluorura de sulf (SF<sub>6</sub>) prevăzute în anexa A la protocolul de la Kyoto, precum și preparatele care conțin aceste substanțe, cu excepția substanțelor reglementate de Regulamentul (CE) nr. 2037/2000 privind substanțele care diminuează stratul de ozon;

d) hidrofluorocarbura: un compus organic format din carbon, hidrogen și fluor, în molecula căruia nu sunt mai mult de 6 atomi de carbon;

e) perfluorocarbura: un compus organic format numai din carbon și fluor, în molecula căruia nu sunt mai mult de 6 atomi de carbon;

f) potențial de încălzire globală: potențialul de încălzire a climei al unui gaz cu efect de seră cu fluor în raport cu potențialul dioxidului de carbon. Potențialul de încălzire globală (GWP) se calculează în funcție de potențialul de încălzire pe 100 de ani al unui kg din gazul respectiv în raport cu 1 kg de CO<sub>2</sub>. Valorile pertinente ale GWP sunt cele publicate în al treilea raport de evaluare adoptat de grupul interguvernamental de experți privind evoluția climei ("valori ale GWP publicate în 2001 de IPCC");

g) preparat: un amestec compus din două sau mai multe substanțe, din care cel puțin una este un gaz cu efect de seră cu fluor. Potențialul de încălzire globală total al preparatului se determină în conformitate cu partea 2 a anexei la Directiva 2006/40/CE;

h) echipare ulterioară: instalarea unui sistem de climatizare într-un autovehicul după ce acesta a fost înmatriculat.

17.1.9<sup>2</sup>.2. Începând cu 6 luni de la adoptarea unei proceduri de încercare armonizată de detectare a pierderilor de gaze cu efect de seră cu fluor, nu se admite refuzarea acordării omologării naționale sau omologării CE de tip, după caz, și interzicerea înmatriculării și vânzării din motive privind emisiile ce provin de la sistemele de climatizare ale autovehiculelor, dacă autovehiculele echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150 respectă prevederile Directivei 2006/40/CE.

17.1.9<sup>2</sup>.3. Începând cu 12 luni de la adoptarea unei proceduri de încercare armonizată de detectare a pierderilor de gaze cu efect de seră cu fluor sau începând cu 1 ianuarie 2007, luându-se în considerare termenul cel mai îndepărtat, la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, autovehiculele echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150, cu excepția cazului când pierderile anuale de gaze din sistem nu depășesc 40 g pentru un evaporator cu simplu efect sau 60 g pentru un evaporator cu dublu efect, trebuie să respecte prevederile Directivei 2006/40/CE.

17.1.9<sup>2</sup>.4. Începând cu 24 de luni de la adoptarea unei proceduri de încercare armonizată de detectare a pierderilor de gaze cu efect de seră cu fluor sau începând cu 1 ianuarie 2008, luându-

se în considerare termenul cel mai îndepărtat, la prima înmatriculare și la vânzare autovehiculele echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor ai căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150, cu excepția cazului când pierderile anuale de gaze din sistem nu depășesc 40 g pentru un evaporator cu simplu efect sau 60 g pentru un evaporator cu dublu efect, trebuie să respecte prevederile Directivei 2006/40/CE.

**17.1.9<sup>2</sup>.5.** Începând cu 1 ianuarie 2011, la omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, autovehiculele echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150 trebuie să respecte prevederile Directivei 2006/40/CE.

**17.1.9<sup>2</sup>.6.** Începând cu 1 ianuarie 2017, la prima înmatriculare și la vânzare autovehiculele echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150 trebuie să respecte prevederile Directivei 2006/40/CE.

**17.1.9<sup>2</sup>.7.** Începând cu 1 ianuarie 2011, nu se mai admite echiparea ulterioară cu sisteme de climatizare concepute pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire este mai mare de 150 a autovehiculelor omologate de tip începând cu această dată. Începând cu 1 ianuarie 2017, nu se mai admite echiparea ulterioară cu astfel de sisteme pentru nici un vehicul.

**17.1.9<sup>2</sup>.8.** Sistemele de climatizare care vor echipa autovehiculele omologate începând cu 1 ianuarie 2011 nu vor trebui să conțină gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire este mai mare de 150. Începând cu 1 ianuarie 2017, sistemele de climatizare ale tuturor autovehiculelor nu vor mai trebui să conțină gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150, cu excepția reumplii sistemelor de climatizare ce conțin astfel de gaze care au fost montate pe autovehicule înainte de această dată.

**17.1.9<sup>2</sup>.9.** În vederea acordării omologării de tip a întregului vehicul, RAR trebuie să solicite constructorilor furnizarea de informații privind tipul de agent de răcire utilizat la sistemele de climatizare instalate pe autovehiculele noi.

**17.1.9<sup>2</sup>.10.** În vederea acordării omologării de tip a vehiculelor echipate cu sisteme de climatizare concepute pentru a utiliza un gaz cu efect de seră cu fluor al cărui potențial de încălzire globală este mai mare de 150, RAR trebuie să verifice ca, în conformitate cu

procedura de încercare armonizată de detectare a pierderilor de gaze, pierderile de gaze să nu depășească limitele maxime admisibile precizate la subpct. 17.1.9<sup>2</sup>.3 și 17.1.9<sup>2</sup>.4.

**17.1.9<sup>2</sup>.11.** Operatorii economici care întrețin sau repară sisteme de climatizare ce conțin gaze cu efect de seră cu fluor nu vor mai reumple aceste sisteme cu astfel de gaze în cazul în care s-a constatat o pierdere anormală de gaze decât după repararea corespunzătoare a sistemului.

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17. completat de Anexa 1, punctul 66. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

**17.2.2. Autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice privind protecția împotriva modificărilor neautorizate prevăzute în Directiva 97/24/CEE cap. 7;**

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

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17., subpunctul 17.2.. modificat de Anexa 1, punctul 67. din Ordinul 1699/2006 )*

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

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

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

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



**17.3.1<sup>1</sup>. Tractoarele trebuie să respecte condițiile tehnice privind mersul înapoi prevăzute în Directiva 79/533/CEE anexa II, modificată prin Directiva 1999/58/CE.**

**17.3.2. Pentru tractoarele agricole sau forestiere, puterea netă, momentul net și consumul specific se determină conform prevederilor Regulamentului nr. 120 CEE-O.N.U.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 17., subpunctul 17.3.. completat de Anexa 1, punctul 68. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

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

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

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

**18.1.1. Subansamblele electrice și electronice noi pentru vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în Directiva 72/245/CEE, modificată prin Directiva 95/54/CE;**

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 18., subpunctul 18.1.. modificat de Anexa 1, punctul 69. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 18., subpunctul 18.1.. modificat de Anexa 1, punctul 69. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol IV, punctul 18., subpunctul 18.1.. modificat de Anexa 1, punctul 69. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

18.1.1.3. Începând cu 1 ianuarie 2009, dispozițiile anexelor I -X la Directiva 72/245/CEE, modificata prin Directiva 2004/104/CE referitoare la compatibilitatea electromagnetica, se vor aplica componentelor sau entitatilor tehnice în scopul prevederilor mentionate la art. 7 paragraful 2 din Directiva 70/156/CEE.

18.1.2. Dispozitivele de imobilizare noi pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice privind prevăzute în directiva 74/61/CEE modificata de directiva 95/56/CE;

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

18.1.3. Sistemele de alarma noi pentru autovehiculele din categoriile M și N trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 74/61/CEE modificata de directiva 95/56/CE;

18.1.4. Limitatoarele de viteza și sistemele integrate de limitare a vitezei pentru autovehiculele din categoriile N2, N3, M2 și M3 trebuie să respecte, la omologare și introducerea pe piața, condițiile tehnice prevăzute în Directiva 92/24/CEE, modificata prin Directiva 2004/11/CE;

18.1.4.1. Începând cu 1 ianuarie 2005, limitatoarele de viteza noi și sistemele de limitare a vitezei noi pentru autovehiculele din categoriile N2, N3, M2 și M3 trebuie să respecte, la omologare, vânzare și utilizare, condițiile tehnice prevăzute de Directiva 92/24/CEE.

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

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

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

18.1.8. Dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate noi pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în directiva 93/33/CEE modificata de directiva 1999/23/CE;

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

18.1.10. Farurile de viraj trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul nr. 119 CEE-O.N.U.

*(la data 01-ian-2006 Capitol IV, punctul 18., subpunctul 18.1.. modificat de Anexa 1, punctul 58. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

\*) În textul capitolului IV sintagma "omologarea națională de tip" se înlocuiește cu sintagma "omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz," cu excepția subpunctelor 13.3 și 16.3, precum și a subpunctelor



## 17.1.8 și 17.1.9

(la data 01-ian-2006 Capitol IV modificat de Anexa 1, punctul 9. din [Ordinul 2218/2005](#) )

(la data 17-sep-2004 Capitol V abrogat de Anexa 1, punctul 7. din [Ordinul 1356/2004](#) )

(la data 02-mar-2005 Capitol VI modificat de Anexa 1, punctul 23. din [Ordinul 2194/2004](#) )

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

(la data 01-ian-2006 Capitol V modificat de Anexa 1, punctul 61. din [Ordinul 2218/2005](#) )

(la data 02-mar-2005 Capitol VI, punctul 8. abrogat de Anexa 1, punctul 28. din [Ordinul 2194/2004](#) )

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

**1.1.** Vehicule care sunt fabricate în serie mică 1.1.1. Numărul de vehicule al unei familii de tipuri pentru care se poate aplica anual exceptarea respectivă este limitat la:

Categoria	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> *)	O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	L**)	T*)
Unități	500	250	500	250	500	250	200	150

\*) Pentru automacarările mobile, limita este de 20 de unități.

\*\*) Numărul maxim pentru un tip.

Familia de tipuri de vehicule (pentru vehiculele din categoriile M, N și O) se compune din vehicule care nu se deosebesc între ele sub următoarele aspecte:

- constructor;
- deosebiri esențiale privind construcția și/sau concepția;
- diferențe evidente și fundamentale privind șasiul și/sau sistemul de rulare;
- motor (combustie internă/electric/hibrid).

**1.1.2.** Atunci când este acordată o derogare în conformitate cu prezentul subpunct 1.1, RAR poate cere stabilirea altor dispoziții corespunzătoare.

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

**1.2.1. RAR poate, în limitele precizate mai jos și pentru o perioadă limitată, să permită eliberarea CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării pentru vehiculele conforme cu un tip de vehicul pentru care omologarea națională de tip a întregului vehicul nu mai este valabilă. Această dispoziție se aplică numai vehiculelor rutiere care la data cererii se află pe teritoriul României.**

(la data 01-dec-2006 Capitol V, punctul 1., subpunctul 1.2.1.. modificat de Anexa 1, punctul 70. din [Ordinul 1699/2006](#) )

**1.2.1.1.** la data cererii se află pe teritoriul României; și

**1.2.1.2.** sunt însoțite de o CIV valabilă, eliberată la momentul în care omologarea națională de tip a întregului vehicul este valabilă, dar vehiculul respectiv nu a fost înmatriculat sau înregistrat până la data la care omologarea respectivă și-a pierdut valabilitatea.

**1.2.2.** Această posibilitate este limitată:

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

**1.2.2.2.** pentru vehiculele din categoria L, la o perioadă de 12 luni de la data la care omologarea națională de tip a întregului vehicul și-a pierdut valabilitatea;

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

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

**1.2.3.1.** pentru vehiculele din categoriile M, N și O:

1.2.3.1.1. numărul maxim de vehicule de un tip sau mai multe tipuri nu trebuie să depășească 10% pentru categoria M<sub>1</sub> și 30% pentru toate celelalte categorii, din numărul de vehicule de toate tipurile respective cărora li s-a eliberat CIV în vederea înmatriculării în cursul anului precedent. Dacă aceste procente de 10% și, respectiv, 30% reprezintă mai puțin de 100 de vehicule, se poate autoriza eliberarea CIV pentru maximum 100 de vehicule; sau

1.2.3.1.2. numărul de vehicule dintr-un anumit tip este limitat la vehiculele prevăzute cu o CIV valabilă, eliberată la data fabricației ori după această dată, această CIV rămânând valabilă cel puțin 3 luni de la data emiterii, dar pierzându-și valabilitatea prin intrarea în vigoare a unei condiții tehnice specifice;

### 1.2.3.2. pentru vehiculele din categoria L:

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

1.2.3.2.2. numărul de vehicule dintr-un anumit tip este limitat la vehiculele prevăzute cu CIV valabilă, eliberată la data fabricației sau după această dată, această CIV rămânând valabilă cel puțin 3 luni de la data emiterii, dar pierzându-și valabilitatea prin intrarea în vigoare a unei condiții tehnice specifice;

1.2.3.3. pentru vehiculele din categoria T: numărul maxim de vehicule de un tip sau mai multe tipuri nu trebuie să depășească 10% din numărul vehiculelor din toate tipurile respective cărora li s-a eliberat CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării în cursul ultimilor 2 ani precedenți, fără ca acest număr să fie mai mic de 20.

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

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

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

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

*(la data 01-ian-2006 Capitol V modificat de Anexa 1, punctul 62. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

## Capitolul VII: Dispoziții finale

*(la data 17-sep-2004 Capitol VII modificat de Anexa 1, punctul 10. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

*(la data 02-mar-2005 Capitol VII modificat de Anexa 1, punctul 29. din [Ordinul 2194/2004](#) )*

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

- trusă medicală, certificată de Ministerul Sănătății în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
- triunghi de presemanalizare, omologat în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 27 CEE-O.N.U.;
- stingător de incendiu, omologat în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

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

La prima înmatriculare, aceste prevederi se aplică începând cu a 30-a zi de la data intrării în vigoare a prezentelor reglementări.

**1<sup>1</sup>. Prin excepție de la prevederile pct. 2, cap. II, secț. I, de la data aderării României la Uniunea Europeană și până la 31 decembrie 2007, RAR eliberează CIV în vederea înmatriculării pentru autovehiculele din categoria M1, în baza omologării naționale de tip acordate până la 31.12.2006. De asemenea, de la data aderării României la Uniunea Europeană și până la 31 decembrie 2007, se pot acorda extinderi ale acestor omologări în cazul în care prezentele reglementări prevăd intrarea în vigoare în această perioadă a unor noi prevederi aplicabile în vederea primei înmatriculări sau vânzări pentru aceste autovehicule.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol VI, punctul 1. completat de Anexa 1, punctul 71. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

**3. RAR va asigura traducerea în limba română a regulamentelor CEE - ONU prevăzute în prezentele reglementări. Versiunea oficială a acestor regulamente este versiunea originală adoptată în cadrul Acordului de la Geneva din 1958.**

*(la data 01-dec-2006 Capitol VI, punctul 3. modificat de Anexa 1, punctul 72. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

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

*(la data 01-dec-2006 Capitol VI, punctul 4. modificat de Anexa 1, punctul 73. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

## ANEXA nr. 1: DEFINIREA CATEGORIILOR ȘI TIPURILOR DE VEHICULE

### (A) DEFINIREA CATEGORIILOR DE VEHICULE

Categoriile de vehicule rutiere sunt definite după cum urmează:

*(la data 17-sep-2004 Anexa 1, alin. (A), punctul 1., subpunctul 1.8.. abrogat de Anexa 1, punctul 12. din Ordinul 1356/2004 )*

## **1. Categoria L - AUTOVEHICULE CU DOUĂ SAU TREI ROȚI**

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

- cu o cilindree de cel mult 50 cm<sup>3</sup> dacă este un motor cu ardere internă, sau
- cu o putere netă continuă maximă de cel mult 4 kW dacă este un motor electric.

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

- cu o cilindree de cel mult 50 cm<sup>3</sup> dacă este un motor cu ardere internă cu aprindere prin scânteie, sau
- cu o putere maximă netă de cel mult 4 kW dacă este un alt motor cu ardere internă sau
- cu o putere netă continuă maximă de cel mult 4 kW dacă este un motor electric.

**1.3. Categoria L3e - Motociclete, respectiv vehicule cu două roți fără ataș, echipate cu un motor cu o cilindree mai mare de 50 cm<sup>3</sup> dacă este un motor cu ardere internă și/sau a căror viteză maximă constructivă depășește 45 km/h.**

**1.4. Categoria L4e - Motociclete, respectiv vehicule cu două roți cu ataș, echipate cu un motor cu o cilindree mai mare de 50 cm<sup>3</sup> dacă este un motor cu ardere internă și/sau a căror viteză maximă constructivă depășește 45 km/h.**

**1.5. Categoria L5e - Mototricicluri, respectiv vehicule prevăzute cu trei roți simetrice și echipate cu un motor cu o cilindree mai mare de 50 cm<sup>3</sup> dacă este un motor cu ardere internă și/sau a căror viteză maximă constructivă depășește 45 km/h.**

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

- cu o cilindree de cel mult 50 cm<sup>3</sup> dacă este un motor cu ardere internă cu aprindere prin scânteie, sau
- cu o putere maximă netă de cel mult 4 kW dacă este un alt motor cu ardere internă, sau
- cu o putere netă continuă maximă de cel mult 4 kW dacă este un motor electric.

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

**1.7. Categoria L7e - Cvadricicluri, respectiv autovehicule cu patru roți, altele decât cvadricicluri le ușoare, având masa la gol de cel mult 400 kg (550 kg pentru vehiculele destinate transportului de mărfuri), exclusiv masa acumulatorilor în cazul vehiculelor cu tracțiune electrică, și echipate cu un motor a cărui putere maximă netă este de cel mult 15 kW.**

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

*(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (A), punctul 1. modificat de Anexa 1, punctul 74. din Ordinul 1699/2006 )*

## **2. Categoria M - AUTOVEHICULE AVÂND CEL PUȚIN PATRU ROȚI, CONCEPTE ȘI CONSTRUITE PENTRU TRANSPORTUL DE PASAGERI '**

Prin masă maximă se înțelege masa maximă tehnic admisibilă.

Pentru categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> prin pasager se înțelege orice persoană cu excepția conducătorului sau a unui membru al echipajului.

**2.1. Categoria M<sub>1</sub> - Vehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri, care au, în afara scaunului conducătorului, cel mult opt locuri pe scaune**

**2.2. Categoria M<sub>2</sub> - Vehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri, care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce nu depășește 5 tone.**

**2.3. Categoria M<sub>3</sub> - Vehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri, care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masa maximă ce depășește 5 tone.**

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

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

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

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

Clasa III: vehiculele destinate exclusiv pentru transportul pasagerilor așezați.

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

**2.6.** Pentru vehiculele din categoriile  $M_2$  și  $M_3$  care au o capacitate de transport de cel mult 22 de pasageri, exclusiv conducătorul, se definesc următoarele două clase:

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

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

### **3. Categoria N - AUTOVEHICULE AVÂND CEL PUȚIN PATRU ROȚI, CONCEPUTE ȘI CONSTRUITE PENTRU TRANSPORTUL DE MĂRFURI**

Prin masă maximă se înțelege masa maximă tehnic admisibilă.

**3.1.** Categoria  $N_1$  - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă care nu depășește 3,5 t.

**3.2.** Categoria  $N_2$  - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masă maximă care depășește 3,5 t, dar nu depășește 12 t.

**3.3.** Categoria  $N_3$  - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masă maximă ce depășește 12 t.

**3.4.** În cazul unui vehicul tractor destinat să tracteze o semiremorcă sau o remorcă cu axă centrală, masa care se ia în considerare la clasificarea vehiculului este masa proprie a vehiculului tractor, la care se adaugă masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime cu care semiremorca sau remorca cu axă centrală încarcă vehiculul tractor și, eventual, masa maximă a încărcăturii proprii a vehiculului tractor.

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

### **4. CATEGORIA O - REMORCI (INCLUSIV SEMIREMORCI) Prin masă maximă se înțelege masa maximă tehnic admisibilă.**

**4.1.** Categoria  $O_1$  - remorci având o masă maximă ce nu depășește 0,75 tone.

**4.2.** Categoria  $O_2$  - remorci având o masă maximă care depășește 0,75 tone, dar nu depășește 3,5 t.

**4.3.** Categoria  $O_3$  - remorci având o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar nu depășește 10 t.

**4.4.** Categoria  $O_4$  - remorci având o masă maximă care depășește 10 t.

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

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

### **5. VEHICULE DE TEREN (simbol G)**

Prin masă maximă se înțelege masa maximă tehnic admisibilă.

**5.1.** Vehiculele din categoria  $N_1$ , având o masă maximă ce nu depășește 2 tone, precum și vehiculele din categoria  $M_1$  sunt considerate vehicule de teren dacă:

- au cel puțin o axă față și cel puțin o axă spate, concepute pentru a fi motoare simultan, inclusiv vehiculele la care antrenarea unei axe poate fi decuplată,

- au cel puțin un dispozitiv de blocare a diferențialului sau un mecanism care asigură un efect similar și dacă pot urca o rampă de 30%, calculată numai pentru vehiculul separat.

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

- să aibă un unghi de atac de cel puțin 25°;

- să aibă un unghi de degajare de cel puțin 20°;

- să aibă un unghi de rampă de cel puțin 20°;

- să aibă o gardă la sol de cel puțin 180 mm sub axa față;

- să aibă o gardă la sol de cel puțin 180 mm sub axa spate;

- să aibă între axe o gardă la sol de cel puțin 200 mm.

**5.2.** Vehiculele din categoria  $N_1$ , având o masă maximă ce depășește 2 t, sau din categoriile  $N_2$ ,  $M_2$  sau  $M_3$ , având o masă maximă care nu depășește 12 t, sunt considerate vehicule de teren dacă toate roțile lor sunt concepute pentru a fi simultan motoare, inclusiv dacă una dintre axe este decuplabilă, sau în cazul în care satisfac cerințele următoare:



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

**5.3.** Vehiculele din categoria  $M_3$  având o masă maximă care depășește 12 t și din categoria  $N_3$  sunt considerate vehicule de teren în cazul în care sunt echipate cu roți concepute pentru a fi simultan motoare, inclusiv dacă una dintre axe poate fi decuplată, sau în cazul în care satisfac următoarele condiții:

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

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

- să aibă un unghi de atac de cel puțin  $25^\circ$ ;
- să aibă un unghi de degajare de cel puțin  $25^\circ$ ;
- să aibă un unghi de rampă de cel puțin  $25^\circ$ ;
- să aibă sub axa față, o gardă la sol de cel puțin 250 mm;
- să aibă între axe, o gardă la sol de cel puțin 300 mm;
- să aibă sub axa spate, o gardă la sol de cel puțin 250 mm.

**5.4.** Condiții de încărcare și de verificare

**5.4.1.** Vehiculele din categoria  $N_1$  având o masă maximă care nu depășește 2 t, și cele din categoria  $M_1$  trebuie să fie în stare de exploatare, adică să aibă lichid de răcire, lubrifianți, carburant, scule, roată de rezervă și un conducător \*)

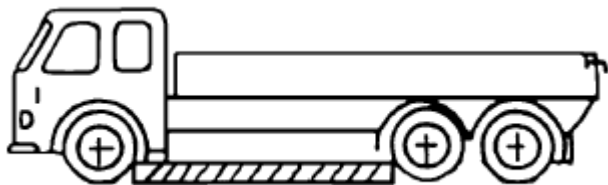
**5.4.2.** Autovehiculele, altele decât cele menționate la pct. 5.4.1, trebuie să fie încărcate la masa maximă tehnic admisibilă, declarată de constructor.

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

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

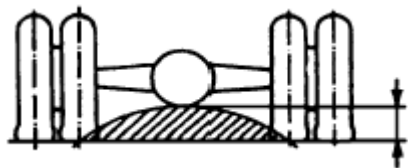
**5.5.** Definiții și schițe pentru garda la sol.

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



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

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



**5.6.** Simbolizarea combinată

Simbolurile G se combină cu simbolurile M și N. Astfel, un vehicul din categoria  $N_1$ , adaptat ca vehicul de teren va fi simbolizat  $N_1 G$ .

## 6. VEHICULE SPECIALE

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

și/sau echipamente speciale.

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

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

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

6.2. Prin vehicul blindat se înțelege un vehicul conceput pentru protecția persoanelor și/său a mărfurilor pe care le transportă și care satisface exigențele aplicabile blindajelor antiglonț.

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

6.4. Prin autovehicul funerar se înțelege un autovehicul din categoria M destinat transportului de persoane decedate și echipat special în acest scop.

6.5. Se înțelege prin rulotă o remorcă care poate servi drept locuință.

6.6. Se înțelege prin automacara mobilă un autovehicul special din categoria N3 care nu este echipat pentru transportul de mărfuri și care este dotat cu o macara al cărei moment de ridicare este mai mare sau egal cu 400 kNm.

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

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

*(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (A), punctul 6. modificat de Anexa 1, punctul 75. din Ordinul 1699/2006 )*

## **7. Categoria T și C - TRACTOARE AGRICOLE SAU FORESTIERE**

Tractor agricol sau forestier - orice vehicul cu motor, cu roți sau șenile, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă egală sau mai mare de 6 km/h, a cărei funcție principală rezultă din puterea sa de tracțiune și care este conceput în special pentru a tracta, împinge, purta sau acționa anumite utilaje interschimbabile destinate lucrărilor agricole sau forestiere ori tractării remorcilor agricole sau forestiere; el poate fi adaptat pentru transportul unei sarcini în contextul unei activități agricole sau forestiere și/sau poate fi echipat cu scaune pentru persoane (însoțitori).

### **7.1. - TRACTOARE AGRICOLE SAU FORESTIERE CU ROȚI (categoria T)**

7.1.1. Categoria T1: - tractoare cu roți, a căror viteză maximă constructivă nu depășește 40 km/h, al căror ecartament minim al axei cea mai apropiată de conducător este egal sau mai mare de 1.150 mm, cu masa proprie mai mare de 600 kg și cu garda la sol mai mică sau egală cu 1.000 mm.

În cazul tractoarelor la care poziția conducătorului este reversibilă (scaun și volan reversibile), axa cea mai apropiată de conducător este axa care este echipată cu anvelopele cu cel mai mare diametru;

7.1.2. Categoria T2: - tractoare cu roți, a căror viteză maximă constructivă nu depășește 40 km/h, al căror ecartament minim este mai mic de 1.150 mm, cu masa proprie mai mare de 600 kg și cu garda la sol mai mică sau egală cu 600 mm.

Totuși, dacă înălțimea centrului de greutate al tractorului (măsurată în raport cu solul, în conformitate cu ISO 789-6:1982), raportată la media ecartamentelor minime ale fiecărei axe, este mai mare de 0,90, viteza maximă constructivă este limitată la 30 km/h;

7.1.3. Categoria T3: - tractoare cu roți, a căror viteză maximă constructivă nu depășește 40 km/h, iar masa proprie este mai mică sau egală cu 600 kg;

7.1.4. Categoria T4: tractoare speciale cu roți, a căror viteză maximă constructivă nu este mai mare de 40 km/h;

7.1.4.1. Categoria T 4.1 (tractoare cu gardă la sol mare) - tractoare concepute pentru a lucra în culturi înalte liniare, de exemplu, culturile de viță de vie. Ele sunt caracterizate de un șasiu (sau o parte de șasiu) supraînălțat, astfel încât să poată circula paralel cu rândurile de cultură, cu roțile din dreapta și stânga de o parte și de alta a unui sau mai multor rânduri. Ele sunt concepute pentru a purta sau a folosi utilaje care pot fi fixate în față, între axe, în spate sau pe o platformă. Atunci când tractorul se află în poziție de lucru, garda la sol, măsurată în planul vertical al rândurilor de cultură, este mai mare de 1.000 mm. Atunci când înălțimea centrului de greutate al tractorului (măsurată în raport cu solul și folosind anvelopele cu care este echipat în mod normal, în conformitate cu ISO 789-6:1982), împărțită la media ecartamentelor minime ale tuturor axelor este mai mare de 0,90, viteza maximă constructivă nu trebuie să depășească 30 km/h;

**7.1.4.2. Categoria T 4.2 (tractoare cu lățime mare) - tractoare caracterizate prin dimensiunile lor mari, destinate în principal lucrărilor pe suprafețe agricole mari;**

**7.1.4.3. Categoria T 4.3 (tractoare cu gardă la sol mică) - tractoare cu patru roți motoare, ale căror echipamente interschimbabile sunt destinate utilizării în domeniul agricol sau forestier, caracterizate printr-un șasiu portant, echipate cu una sau mai multe prize de forță și care au o masă maximă tehnic admisibilă nu mai mare de 10 tone și al căror raport între această masă și masa proprie maximă este mai mic de 2,5. în plus, centrul de greutate al acestor tractoare (măsurat în raport cu solul și utilizând anvelopele cu care sunt echipate în mod normal, în conformitate cu ISO 789-6:1982) este mai mic de 850 mm**

**7.1.5. Categoria T5: tractoare cu roți, a căror viteză maximă constructivă este mai mare de 40 km/h.**

## **7.2. - TRACTOARE AGRICOLE SAU FORESTIERE CU ȘENILE (categoria C)**

**7.2.1. Tractoare cu șenile a căror mișcare și direcție sunt asigurate de șenile, ale căror categorii C1 până la C5 sunt definite prin analogie cu categoriile T1 până la T5, iar categoria C4.1 (tractoare cu șenile cu gardă la sol mare) se definește prin analogie cu categoria T4.1.**

*(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (A), punctul 7. modificat de Anexa 1, punctul 76. din Ordinul 1699/2006 )*

## **8. Categoria R - REMORCI AGRICOLE SAU FORESTIERE**

**Remorcă agricolă sau forestieră - orice remorcă, destinată în principal transportării de sarcini și concepută pentru a fi trasă de un tractor în scopuri agricole sau forestiere; remorcile la care o parte din încărcătură este suportată de către vehiculul tractor intră în această categorie; este asimilat unei remorci agricole sau forestiere orice vehicul cuplat la un tractor și având un utilaj încorporat permanent dacă raportul între masa maximă tehnic admisibilă și masa la gol a acestui vehicul este mai mare sau egal cu 3, și dacă acest vehicul nu este conceput pentru procesarea de materiale;**

**8.1. Categoria R1: remorci la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mică sau egală cu 1.500 kg;**

**8.2. Categoria R2: remorci la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 1.500 kg și mai mică sau egală cu 3.500 kg;**

**8.3. Categoria R3: remorci la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 3.500 kg și mai mică sau egală cu 21.000 kg;**

**8.4. Categoria R4: remorci la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 21.000 kg.**

**8.5 Fiecare categorie de remorcă este indicată și prin una din literele "a" sau "b", în funcție de viteza pentru care remorca a fost concepută:**

- "a" pentru remorcile concepute pentru o viteză mai mică sau egală cu 40 km/h,

- "b" pentru remorcile concepute pentru o viteză mai mare de 40 km/h.

**8.5.1. Exemplu: Rb3 este o categorie de remorci la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axă este mai mare de 3.500 kg și mai mică sau egală cu 21.000 kg și care este concepută pentru a fi tractată de un tractor din categoria T5.**

## **9. Categoria S - UTILAJE TRACTATE INTERSCHIMBABILE**

**Utilaj tractat interschimbabil - orice dispozitiv utilizat în agricultură sau în activități forestiere, conceput pentru a fi tras de un tractor și care modifică funcția acestuia sau îi adaugă o nouă funcție; el mai poate include în plus o platformă de încărcare concepută și realizată pentru a primi utilaje și dispozitive necesare executării diferitelor activități, precum și pentru stocarea temporară a materialelor produse sau necesare în timpul lucrului; este asimilat unui utilaj tractat interschimbabil orice vehicul agricol sau forestier destinat a fi tractat de un tractor și având un utilaj încorporat permanent sau conceput pentru procesare de materiale, dacă raportul între masa maximă tehnic admisibilă și masa la gol a acestui vehicul este mai mic de 3.**

**9.1. Categoria S1: utilaje tractate interschimbabile, destinate unei utilizări agricole sau forestiere, la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mică sau egală cu 3.500 kg.**

**9.2. Categoria S2: utilaje tractate interschimbabile, destinate unei utilizări agricole sau forestiere, la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 3.500 kg.**

**9.3. Fiecare categorie de utilaj tractat interschimbabil este indicată și prin una din literele "a" sau "b", în funcție de viteza pentru care utilajul a fost conceput:**

- "a" pentru utilaje tractate interschimbabile concepute pentru o viteză mai mică sau egală cu 40 km/h,

- "b" pentru utilaje tractate interschimbabile concepute pentru o viteză mai mare de 40 km/h.

**9.3.1. Exemplu: Sb2 este o categorie de utilaje interschimbabile tractate la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 3.500 kg și care sunt concepute pentru a fi**

## **tractate de un tractor din categoria T5.**

(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (A), punctul 7. completat de Anexa 1, punctul 77. din Ordinul 1699/2006 )

### **(B) DEFINIREA TIPURILOR DE VEHICULE**

#### **1. În ceea ce privește categoria M<sub>1</sub>, se înțelege prin:**

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

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor;
- caracteristicile esențiale privitoare la construcție și concepție:
- șasiul/podeaua (diferențe evidente și fundamentale);
- motorul (cu ardere internă/electric/hibrid).

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

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

#### **- principiul de funcționare (pct. 3.2.1.1 din anexa III la Directiva 70/156/CEE);**

(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (B), punctul 1. modificat de Anexa 1, punctul 78. din Ordinul 1699/2006 )

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

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

(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (B), punctul 1. modificat de Anexa 1, punctul 78. din Ordinul 1699/2006 )

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

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

#### **2. În ceea ce privește categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>, se înțelege prin:**

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

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor;
- categoria vehiculului;
- caracteristicile esențiale privitoare la construcție și concepție:
- șasiu/caroserie cu structură autoportantă, cu/fără etaj, articulată/nearticulată (diferențe evidente și fundamentale);
- numărul de axe.
- motorul (cu ardere internă/electric/hibrid)

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

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

#### **- principiul de funcționare (punctul 3.2.1.1 din anexa III din Directiva 70/156/CEE),**

(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (B), punctul 2. modificat de Anexa 1, punctul 78. din Ordinul 1699/2006 )

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



- pentru o aceeași variantă diferențele de masă maximă tehnic admisibilă nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare masă este de cel mult 1,2 ori mai mare decât cea mai mică masă)
  - axe motoare (număr, amplasare, interconectare),
  - axe directoare (număr și amplasare),
- versiunea unei variante: vehicule care aparțin aceleiași variante și care sunt constituite dintr-o combinație de elemente (caracteristici) care figurează în dosarul de omologare de tip, cu respectarea cerințelor anexei VIII din Directiva 70/156/CEE.**

*(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (B), punctul 2. modificat de Anexa 1, punctul 78. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**3.** În ceea ce privește categoria N<sub>1</sub>; N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> se înțelege prin:

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

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor;
- categoria vehiculului;
- caracteristicile esențiale privitoare la construcție și concepție:
- șasiu/podea (diferențe evidente și fundamentale);
- numărul de axe;
- motorul (cu ardere internă/electric/hibrid)

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

- structura caroseriei (de exemplu cu platformă/benă basculantă/ cisternă/vehicul tractor) (numai pentru vehiculele complete),
- stadiul fabricației (complet/incomplet),
- motorul:

**- principiul de funcționare (punctul 3.2.1.1 din anexa III din Directiva 70/156/CEE),**

*(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (B), punctul 3. modificat de Anexa 1, punctul 78. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

- numărul și dispunerea cilindrilor,
- pentru o aceeași variantă diferențele de putere nu pot fi mai mari de 50% (cea mai ridicată putere este de cel mult 1,5 ori mai mare decât cea mai scăzută putere);
- pentru o aceeași variantă diferențele de cilindree nu pot fi mai mari de 50% (cea mai mare cilindree este de cel mult 1,5 ori mai mare decât cea mai mică cilindree).
- pentru o aceeași variantă diferențele de masă maximă tehnic admisibilă nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare masă este de cel mult 1,2 ori mai mare decât cea mai mică masă)
- axe motoare (număr, amplasare, interconectare),
- axe directoare (număr și amplasare),

**- versiunea unei variante: vehicule care aparțin aceleiași variante și care sunt constituite dintr-o combinație de elemente (caracteristici) care figurează în dosarul de omologare de tip, cu respectarea cerințelor anexei VIII din Directiva 70/156/CEE.**

*(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (B), punctul 3. modificat de Anexa 1, punctul 78. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

**4.** În ceea ce privește categoria O<sub>1</sub>; O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> se înțelege prin:

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

- constructorul;
- desemnarea tipului de către constructor,
- categoria vehiculului;
- caracteristicile esențiale privitoare la construcție și concepție:
- șasiu/structură autoportantă (diferențe evidente și fundamentale),
- număr de axe,
- remorcă cu proțap/semiremorcă/remorcă cu axă centrală,
- tipul sistemului de frânare: (fără frâne/frânare prin inerție/frânare comandată);

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

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

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

**5. Pentru toate categoriile M, N și O:**

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

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

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

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

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

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

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

**a)** o singură valoare declarată pentru:

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

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

*(la data 17-sep-2004 Anexa 1, alin. (B), punctul 6., litera B abrogat de Anexa 1, punctul 13. din [Ordinul 1356/2004](#))*

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

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

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

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

- **motor:**
- **principiu de funcționare;**
- **numărul și dispunerea cilindrilor;**
- **diferență de putere care nu depășește 30% (puterea cea mai ridicată fiind de 1,3 ori mai mare decât puterea cea mai scăzută);**
- **diferență de cilindree care nu depășește 20% (cilindreea cea mai ridicată fiind de 1,2 ori mai mare decât cilindreea cea mai scăzută);**
- **axe motoare (număr, amplasare, interconectare);**
- **axe directe (număr, amplasare);**
- **masa maximă să nu difere cu mai mult de 10%;**

- transmisie (tip);
- dispozitiv de protecție împotriva răsturnării;
- axe frânate (număr).

versiune a unei variante: tractoare realizate din combinații de elemente care figurează în dosarul de omologare conform anexei I la Directiva 2003/37

(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (B), punctul 7. modificat de Anexa 1, punctul 79. din Ordinul 1699/2006 )

**8. În ceea ce privește remorcile agricole sau forestiere, precum și utilajele tractate interschimbabile se înțelege prin:**

**tip - remorci, respectiv utilaje tractate interschimbabile dintr-o categorie identică cel puțin cu privire la următoarele aspecte esențiale:**

- constructor;
- desemnarea tipului de către constructor;
- caracteristici esențiale de concepție și construcție: șasiu grindă/șasiu cu lonjeroane/șasiu articulată (diferențe evidente și fundamentale); axe (număr).

**variantă - remorci, respectiv utilaje tractate interschimbabile de un tip identic cel puțin cu privire la următoarele aspecte esențiale:**

- axe directe (număr, amplasare, interconectare);
- masa maximă să nu difere cu mai mult de 10%;
- axe frânate (număr).

(la data 01-dec-2006 Anexa 1, alin. (B), punctul 7. completat de Anexa 1, punctul 80. din Ordinul 1699/2006 )

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

Tipul de caroserie este indicat prin codificarea de mai jos:

**1. Autoturisme (M<sub>1</sub>):**

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

AB autoturism dotat cu ușă spate rabatabilă (hayon): Berlină (AA) echipată cu un hayon în spatele vehiculului;

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

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

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

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

**a)** numărul de locuri așezat, cu excepția locului conducătorului, nu depășește șase;

se consideră că există un loc așezat dacă vehiculul este prevăzut cu ancoraje accesibile

sunt considerate ca ancoraje accesibile, ancorajele care pot fi utilizate. Pentru ca un ancoraj să nu fie accesibil, constructorul trebuie să împiedice în mod fizic utilizarea lor, de exemplu, prin sudarea de plăci peste ancoraje sau prin instalarea de elemente similare permanente care nu pot fi demontate cu sculele disponibile în mod curent

și

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

P = masa maximă tehnic admisibilă (în kg)

M = masa proprie (în kg)

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

**2. Autovehicule din categoria M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>**

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

CA fără etaj

CB cu etaj

CC articulate fără etaj

CD articulate cu etaj

CE cu podea coborâtă fără etaj

CF cu podea coborâtă cu etaj

CG articulată cu podea coborâtă fără etaj

CH articulată cu podea coborâtă cu etaj

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

CI fără etaj  
CJ cu etaj  
CK articulate fără etaj  
CL articulate cu etaj  
CM cu podea coborâtă fără etaj  
CN cu podea coborâtă cu etaj  
CO articulat cu podea coborâtă fără etaj  
CP articulat cu podea coborâtă cu etaj  
Vehicule din clasa III (vezi secțiunea A, pct. 2.5)  
CQ fără etaj  
CR cu etaj  
CS articulate fără etaj  
CT articulate cu etaj  
Vehicule din clasa A (vezi secțiunea A, pct. 2.6)  
CU fără etaj  
CV cu podea coborâtă fără etaj  
Vehicule din clasa B (vezi secțiunea A, pct. 2.6)  
CW fără etaj

### 3. Autovehicule din categoria N

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

BB Van: Camion la care cabina este integrată în caroserie

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

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

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

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

- îndeplinește condițiile următoare:

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

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

acest vehicul nu este considerat ca aparținând categoriei N.

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

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

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

acest vehicul nu este considerat ca aparținând categoriei N.

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

### 4. Vehicule din categoria O

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

DB Remorcă cu proțap articulat: vehicul tractat cu cel puțin două axe dintre care cel puțin una este axă directoare și care:

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

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

O semiremorcă cuplată la o axă de tractare este considerată remorcă cu proțap articulat.

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

### 5. Vehicule speciale:

SA Autorulote (vezi secțiunea A pct. 6.1)

SB Autovehicule blindate (vezi secțiunea A pct. 6.2)



SC Ambulanțe (vezi secțiunea A pct. 6.3)  
SD Autovehicule funerare (vezi secțiunea A pct. 6.4)  
SE Rulote(vezi secțiunea A pct. 6.5)  
SF Automacarale mobile (vezi secțiunea A pct. 6.6)  
SG Alte vehicule speciale (vezi secțiunea A pct. 6.7)

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

(la data 17-sep-2004 Anexa 1^A abrogat de Anexa 1, punctul 15. din [Ordinul 1356/2004](#) )

## **ANEXA nr. 2: LISTA REGLEMENTĂRILOR care se aplică la omologarea vehiculelor rutiere, sistemelor, componentelor și entităților tehnice**

### **A. Autovehicule și remorcile acestora**

#### **1. Reglementări care se bazează pe prevederile directivelor CE sau regulamentelor ECE-UN echivalente**

Obiectul omologării	Directive ale Uniunii Europene												Regulamente ECE-UN nr./seria amend.	Termen de aplicare
	Directiva de bază CEE (CE)	Ultima modific., care se aplică	Categoriile de vehicule la care se aplică											
			M 1	M 2	M 3	N 1	N 2	N 3	O 1	O 2	O 3	O 4		
1. Nivel zgomot	70/157	1999/101	X	X	X	X	X	X					51/02	în vigoare
1. Amortizoare zgomot de înlocuire	70/157	1999/101	X	X	X	X	X	X					59/00	în vigoare
2. Emisii poluante	70/220	1999/102 2001/1 2001/100	X	X	X	X	X	X					83/05	Cap. IV pct. 8.4
2. Catalizatori de înlocuire	70/220	1999/102	X	X	X	X	X	X					103/00	în vigoare
3. Dispozitive protecție spate	70/221	2000/8	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	58/01	în vigoare
3. Rezervoare carburant	70/221	2000/8	X	X	X	X	X	X					34/01	în vigoare
3. Rezervoare carburant (GPL)	70/221	2000/8	X (5)	X (5)	X (5)	X (5)	X (5)	X (5)					67/01	în vigoare
3. Rezervoare carburant (GNC)	70/221	2000/8	X (5)	X (5)	X (5)	X (5)	X (5)	X (5)					110/00	în vigoare
4. Plăci de înmatriculare spate	70/222	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	în vigoare
5. Echipamente de direcție	70/311	1999/7	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	79/01	în vigoare
6. Balamale și încuietori pentru uși	70/387	98/90 2001/31	X			X	X	X					11/02	Cap. IV pct. 9.8
7. Avertizoare acustice	70/388	87/354	X	X	X	X	X	X					28/00	în vigoare
8. Vizibilitatea înapoi	71/127	88/321	X	X	X	X	X	X					46/01	în vigoare
9. Frânarea	71/320	98/12	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	13/09	în vigoare
9. Frânarea	71/320	98/12	X										13 H/00	în vigoare
9. Garnituri de frâne de înlocuire	71/320	98/12	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	90/01	în vigoare
10. Suprimarea parazitilor radio-electrici	72/245	95/54	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	10/02	în vigoare
11. Emisii de fum la motoarele diesel	72/306	97/20	X	X	X	X	X	X					24/03	în vigoare
12. Amenajarea interioară a vehiculelor	74/60	2000/4	X										21/01	în vigoare
13. Dispozitive antifurt	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X					18/02	în vigoare
13. Dispozitiv de imobilizare	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X					97/00	în vigoare
13. Sisteme de alarmă	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X					97/00	în vigoare
14. Comportarea dispozitivului de direcție în caz de impact	74/297	91/662	X										12/03	în vigoare
15. Rezistența	74/408	96/37	X	X	X	X	X	X					17/06	în vigoare





(4) Cerințele directivei 98/91/CE se aplică numai atunci când constructorul solicită omologarea unui vehicul destinat exclusiv transportului de mărfuri periculoase

(5) În cazul vehiculelor alimentate cu GPL și GNC, în așteptarea modificărilor pertinente ale directivei 70/221/CEE, pentru a include rezervoarele GPL și GNC, se acceptă omologarea conform regulamentelor ECE - UN 67/01 sau 110.

\*) În anexa nr. 2 la reglementări, secțiunea A, tabelul 1, la poziția 48, la a treia coloană se înlocuiește "-" cu textul "2003/19".

(la data 15-ian-2004 Anexa 2, punctul 1. modificat de Anexa 1, punctul 22. din [Ordinul 1043/2003](#) )

\*) În anexa nr. 2 la reglementări, secțiunea A, tabelul 1, la poziția 48, la ultima coloană se înlocuiește textul "în vigoare" cu textul "cap. IV pct. 2.14, 3.12 și 7.7".

(la data 15-ian-2004 Anexa 2, punctul 1. modificat de Anexa 1, punctul 23. din [Ordinul 1043/2003](#) )

\*) În Anexa nr. 2 la reglementări, secțiunea A, tabelul 1, titlul penultimei coloane va avea următorul cuprins: « Regulate CEE - ONU nr. ».

\*) În Anexa nr. 2 la reglementări, secțiunea A, tabelul 1, la penultima coloană se elimină referirile la seria amendamentelor.

\*) În Anexa nr. 2 la reglementări, secțiunea A, tabelul 1, ultima coloană se abrogă.

\*) În Anexa nr. 2 la reglementări, secțiunea A, tabelul 1, poziția "2. Emisii poluante" la-a treia coloană se elimină « 1999/102 » și se adaugă « 2002/80 și 2003/76 ».

\*) În Anexa nr. 2 la reglementări, secțiunea A, tabelul 1, poziția "2. Catalizatori de înlocuire", la a treia coloană se înlocuiește "1999/102" cu "98/77" și se adaugă "2002/80".

\*) În Anexa nr. 2 la reglementări, secțiunea A, tabelul 1, la poziția "9. Garnituri de frână de înlocuire", la a treia coloană se adaugă "2002/78".

\*) În Anexa nr. 2 la reglementări, secțiunea A, tabelul 1, poziția 55 se modifică după cum urmează: "55. Vehicule pentru transportul mărfurilor periculoase

(la data 17-sep-2004 Anexa 2, punctul 1. modificat de Anexa 1, punctul 16. din [Ordinul 1356/2004](#) )

\*) În anexa nr. 2 secțiunea A, tabelul 1, la poziția "6. Balamale și încuietori pentru uși", la a treia coloană se elimină "98/90".

În anexa nr. 2 secțiunea A, tabelul 1, rândul corespunzător poziției "8. Vizibilitatea înapoi" va avea următorul cuprins:

"8.	Vizibilitatea înapoi	71/127	88/321	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	46
	Dispozitive pentru vizibilitate indirectă	2003/97		X	X	X	X	X	X	X					-

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 10 va avea următorul cuprins:

"10.	Suprimarea paraziților radio-electrici	72/245	95/54 2004/104	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	10
------	--	--------	-------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 13 "Dispozitive antifurt" va avea următorul cuprins:

"13.	Dispozitive antifurt	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X						18 116
------	----------------------	-------	-------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	-----------

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 13 "Dispozitiv de imobilizare" va avea următorul cuprins:

"13.	Dispozitiv de imobilizare	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X						97 116
------	---------------------------	-------	-------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	-----------

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 13 "Sisteme de alarmă" va avea următorul cuprins:

"13.	Sisteme de alarmă	74/61	95/56	X	X	X	X	X	X						97 116
------	-------------------	-------	-------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	-----------

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 36 va avea următorul cuprins:

"36.	Încălzirea habitaculului	2001/56	2004/78	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
------	--------------------------	---------	---------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 39 va avea următorul cuprins:

"39.	Emisiile de CO <sub>2</sub> /consum de combustibil	80/1268	1999/100	X				X							101
------	--	---------	----------	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	-----



\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 46 "Pneuri, autovehicule și remorci " va avea următorul cuprins:

"46. Pneuri, autovehicule și remorci	92/23	2001/43 2005/11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	30	30 (M <sub>1</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> )
--------------------------------------	-------	--------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 46 "Pneuri, autovehicule comerciale și remorci " va avea următorul cuprins:

"46. Pneuri, autovehicule comerciale și remorci	92/23	2001/43 2005/11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	54	(M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N, O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> )
---	-------	--------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 46 "Roți de rezervă de uz temporar" va avea următorul cuprins:

"46. Roți de rezervă de uz temporar	92/23	2001/43 2005/11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	64	(M <sub>1</sub> )
-------------------------------------	-------	--------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------------

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, se adaugă o nouă poziție, poziția 46 "Zgomot produs de anvelope", cu următorul cuprins:

"46. Zgomot produs de anvelope	92/23	2001/43 2005/11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	117	
--------------------------------	-------	--------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	-----	--

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 51 va avea următorul cuprins:

"51. Comportarea la foc 95/28	95/28	-				X										118
-------------------------------	-------	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-----

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 52 "Autobuze (mai mult de 22 de persoane)" va avea următorul cuprins:

"52. Autobuze (mai mult de 22 de persoane)	2001/85	-			X	X										36 107
--	---------	---	--	--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-----------

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 52 "Autobuze (cel mult 22 de persoane)" va avea următorul cuprins:

"52. Autobuze (cel mult 22 de persoane)	2001/85	-			X	X										52 107
---	---------	---	--	--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-----------

(la data 01-ian-2006 Anexa 2, punctul 1. modificat de Anexa 1, punctul 70. din [Ordinul 2218/2005](#) )

**81. La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1 se renumerează ca tabelul A1.**

**82. La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul A1, pozițiile 3 (Dispozitive protecție spate), 8, 10, 11, 15, 19, 22 (Lămpi pentru circulație diurnă), 31, 33, 36, 41, 46 (Pneuri, autovehicule comerciale și remorci), 52 (Autobuze (mai mult de 22 persoane)) și 52 (Autobuze (cel mult 22 de persoane)) vor avea următorul cuprins:**

3. Dispozitive protecție spate	70/221	2000/8 2006/20	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	58	
8. Vizibilitatea înapoi Dispozitive pentru vizibilitate indirectă	71/127 2003/97	88/321 2005/27	X	X	X	X	X	X	X						46 46	
10. Suprimarea paraziților radio- electrici	72/245	95/54 2004/104 2005/49 2005/83 2006/28	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	10	
11. Emisii poluante vizibile la motoarele diesel	72/306	97/20 2005/21	X	X	X	X	X	X							24	
15. Scaune, ancoraje scaune, rezemătoare de cap	74/408	96/37 2005/39	X	X	X	X	X	X							17 (M, N) Notă - M2, M3 care nu fac obiectul R	



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

(la data 17-sep-2004 Anexa 2, punctul 2. modificat de Anexa 1, punctul 23. din **Ordinul 1356/2004** )

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

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 2, se adaugă o nouă poziție cu următorul cuprins:

Faruri de viraj			119
-----------------	--	--	-----

\*) La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea B, tabelul 2, se adaugă o nouă poziție cu următorul cuprins:

Măsurarea puterii nete, a momentului net și a consumului specific			120
---	--	--	-----

(la data 01-ian-2006 Anexa 2, punctul 2. modificat de Anexa 1, punctul 83. din **Ordinul 2218/2005** )

**86.La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 2 se renumerează ca tabelul A2.**

**87.La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, la tabelul A2 se introduc 4 poziții noi:**

Garnituri de frână de înlocuire	90 (ON) ( $M_1 > 3,5$ t, $M_2 > 3,5$ t, $M_3$ , $N_2$ , $N_3$ , $O_3$ , $O_4$ , L)
Vehicule electrice cu baterie, construcție, securitate funcțională și degajarea hidrogenului	100 (ON)
Măsurarea consumului de energie electrică și a autonomiei, vehicule echipate cu rețea de energie electrică	101 (ON)
Sisteme speciale de adaptare a autovehiculelor pentru alimentarea cu GPL sau GNC	115

**88.La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, după tabelul A2, se adaugă o notă care va avea următorul cuprins:**

**ON - se referă numai la omologarea națională a vehiculelor sau a produselor**

(la data 01-dec-2006 Anexa 2, punctul 2. modificat de Anexa 1, punctul 86. din **Ordinul 1699/2006** )

### B. Tractoare agricole și forestiere

(la data 17-sep-2004 Anexa 2, punctul B. abrogat de Anexa 1, punctul 24. din **Ordinul 1356/2004** )

### C. Autovehicule cu două sau trei roți

(la data 02-mar-2005 Anexa 2, punctul D. abrogat de Anexa 1, punctul 41. din **Ordinul 2194/2004** )

### B1. Reglementări care se bazează pe prevederile directivelor CE/CEE

Obiectul omologării	Directive ale Uniunii Europene													
	Directiva de bază CEE (CE)	Ultima modific. care se aplică	Categoriile de vehicule la care se aplică											
			T1	T2	T3	T4.1	T4.2	T.4.3	T5	C	C4.1	R	S	
1.1 Masa maximă	74/151 I	98/38 2006/26	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	X	(X)	(X)

1.2 Placa de înmatriculare	74/151 II	98/38	X	X	X	(X)	(X)	X	X	I	(X)	(X)	(X)
1.3 Rezervorul de carburant	74/151 III	98/38	X	X	X	X	X	X	X	I	X	-	-
1.4 Mase - balast	74/151 IV	98/38	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-
1.5 Avertizor acustic	74/151 V	98/38	X	X	X	X	X	X	X	I	X	-	-
1.6 Nivel sonor (exterior)	74/151 VI	98/38	X	X	X	(X)	(X)	X	(X)	I	(X)	-	-
2.1 Viteză maximă	74/152 par. 1	98/89	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-
2.2 Platforme de încărcare	74/152 par. 2	98/89	X	X	X	(X)	X	(X)	(X)	I	(X)	-	-
3.1 Oglinzi retrovizoare	74/346	98/40	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	-	-
4.1 Câmp de vizibilitate și ștergătoare de parbriz	74/347	97/54	X	X	X	(X)	(X)	X	(X)	I	(X)	-	-
5.1 Sistem de direcție	75/321	98/39	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	D	-	-
6.1 Compatibilitate electromagnetică	75/322	2001/3	X	X	X	X	X	X	X	I	X	-	-
7.1 Frânare	76/432	97/54	X	X	X	(X)	X	X	-	(X)	(X)	(X)	(X)
	71/320	98/12	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
8.1 Scaunul însoțitorului	76/763	1999/86	X	-	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-
9.1 Nivelul sonor (interior)	77/311	97/54 2006/26	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	-	-
10.1 Protecție în caz de răsturnare	77/536	1999/55	X	-	-	D	X	X	(X)	(X)	D	-	-
12.1 Scaunul conducătorului	78/764	1999/57	X	X	X	(X)	X	X	(X)	(X)	(X)	-	-
13.1 Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă	78/933	1999/56 2006/26	X	X	X	(X)	(X)	X	(X)	I	(X)	(X)	(X)
14.1 Elemente de iluminare și semnalizare luminoasă	79/532	97/54	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)
15.1 Dispozitive de remorcă și de mers înapoi	79/533	1999/58	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	-	-
16.1 Protecția în caz de răsturnare (încercări statice)	79/622	1999/40	X	-	-	D	X	X	(X)	I	D	-	-
17.1 Spațiul de conducere și accesul la postul de conducere	80/720	97/54	X	-	X	(X)	(X)	(X)	(X)	I	(X)	-	-
18.1 Prize de putere	86/297	97/54	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-
19.1 Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în spate (tractoare cu ecartament îngust)	86/298	2000/19 2005/67	-	X	-	-	-	-	(X)	I	-	-	-
20.1 Amplasarea comenzilor	86/415	97/54	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-
21.1 Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în față (tractoare cu ecartament îngust)	87/402	2000/22 2005/67	-	X	-	-	-	-	(X)	I	-	-	-
22.1 Dimensiuni și mase remorcabile	89/173 I	2000/1	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	(X)	(X)
22.2 Geamuri	89/173 III	2000/1 2006/26	X	X	X	X	X	X	-	I	X	-	-
	92/22	2001/92	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
22.3 Regulatorul de viteze	89/173 IM	2000/1	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	-	-
22.4 Protecția elementelor motorului	89/173 II, 2	2000/1 2006/26	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	-	-
22.5 Legături mecanice	89/173 IV	2000/1 2006/26	X	X	X	X	(X)	X	(X)	I	X	(X)	(X)
22.6 Plăci reglementare	89/173 V	2000/1	X	X	X	X	X	X	(X)	I	X	(X)	(X)
22.7 Legături de frânare cu remorcile	89/173 VI	2000/1	X	X	X	X	(X)	X	(X)	I	X	(X)	(X)
23.1 Emisii poluante	2000/25	2005/13	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-
24.1 Anvelope <sup>(1)</sup>	[.../...]	-	X	X	X	D	D	D	X	-	-	(X)	(X)
25.1 Stabilitate <sup>(1)</sup>	[.../...]	-	-	-	-	D	-	-	D	-	D	-	-
26.1 Puncte de ancoraje centuri de securitate <sup>(3)</sup>	76/115	96/38 2005/41	X	X	X	-	-	-	X	X	-	-	-
27.1 Centuri de securitate	77/541	2000/3 2005/40	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
28.1 Vitezometru și mers	75/443	97/39	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-

înapoi													
29.1 Dispozitive de protecție la împrôscare	91/226	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	(X)	-
30.1 Limitator de viteză	92/24	2004/11	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
31.1 Dispozitiv de protecție spate <sup>(1)</sup>	[.../...]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	D	-
32.1 Protecție laterală	89/297	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	(X)	-

**X - aplicabilă în starea actuală**

**(X) = aplicabilă după modificare <sup>(2)</sup>**

**D = necesită o directivă specifică**

**- = nu se aplică**

**I = identic cu T în funcție de categorie**

**(1) În așteptarea directivelor privind anvelopele, stabilitatea și dispozitivul de protecție spate, absența directivelor specifice privind aceste elemente nu împiedică acordarea omologării de tip a întregului vehicul**

**(2) Pentru acordarea omologării CE, parantezele trebuie eliminate**

**(3) Numărul minim de puncte de ancorare necesare pentru tractoarele din categoriile T1, T2, T3, C1, C2 și C3 este de doi, după cum este prevăzut în anexa I, apendice 1, din Directiva 76/115/CE pentru scaunele centrale așezate spre înainte ale autovehiculelor din categoria N<sub>3</sub>.**

**La aceste categorii de tractoare se aplică sarcinile de încercare prevăzute la pct. 5.4.3 și 5.4.4 ale anexei I la această directivă pentru autovehiculele din categoria N3.**

**B2. Directivele specifice pentru vehiculele rutiere (categoriile M, N și O) și regulamentele CEE-ONU care se pot aplica în locul directivelor specifice pentru tractoare agricole și forestiere prevăzute în tabelul B1**

Obiectul omologării		Directiva de bază CEE/CE pentru vehicule rutiere	Regulament CEE-ONU
1.5	Avertizor acustic	70/388	28
1.6	Nivel sonor (exterior)	70/157	51
4.1	Câmp de vizibilitate și ștergătoare de parbriz	77/649	71
5.1	Sistem de direcție	70/311	79
6.1	Compatibilitate electromagnetică	72/245	10
7.1	Frânare	71/320	13
13.1	Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă	-	86 <sup>(1)</sup>
14.1	Catadioptri spate	76/757	3
14.1	Lămpi spate	76/758	7
14.1	Lămpi indicatoare de direcție	76/759	6
14.1	Iluminarea plăcii de înmatriculare	76/760	4
14.1	Faruri	76/761	1,8,20,98
14.1	Faruri cu lumină de întâlnire	76/761	1,8,20,98
14.1	Faruri de ceață față	76/762	19
14.1	Lămpi de ceață spate	77/538	38
14.1	Lămpi de mers înapoi	77/539	23
22.2	Geamuri	92/22	43 <sup>(2)</sup>
23.1	Emisii poluante	88/77 2055/55	49/96 <sup>(3)</sup>

**\*(1) Numai pentru elementele instalației existente în directiva relevantă**

**\*(2) Cu excepția parbrizelor din sticlă securit**

**\*(3) Numai în ceea ce privește etapele din directiva relevantă**

**B3. Corespondența cu codurile standardizate OECD**

**Rapoartele de încercări (complete) conforme cu codurile OECD de mai jos pot fi utilizate în locul rapoartelor de încercări realizate în conformitate cu directivele specifice corespondente**

Numărul corespunzător din tabelul B1 (directive specifice)	Obiect	Cod OECD <sup>(1)</sup>
10.1 77/536	Încercări oficiale ale structurilor de protecție ale tractoarelor agricole sau forestiere (încercări dinamice)	Cod 3



26.1	76/115		
16.1	79/622	Încercări oficiale ale structurilor de protecție ale tractoarelor agricole sau forestiere (încercări statice)	Cod 4
26.1	76/115		
19.1	86/298	Încercări oficiale ale structurilor de protecție montate în spatele tractoarelor agricole sau forestiere cu roți, cu ecartament redus	Cod 7
26.1	76/115		
21.1	87/402	Încercări oficiale ale structurilor de protecție montate în fața tractoarelor agricole sau forestiere cu roți, cu ecartament redus	Cod 6
26.1	76/115		
	D <sup>(2)</sup>	Încercări oficiale ale structurilor de protecție ale tractoarelor agricole sau forestiere cu șenile	Cod 8
26.1	76/115		

**(1) Rapoartele de încercări trebuie să fie în conformitate cu decizia C(2005) 1. Echivalența raportului de încercare pentru ancorajele centurilor de siguranță nu poate fi recunoscută decât dacă acestea au fost testate.**

**(2) Va face obiectul unei directive specifice.**

#### **B4. Reglementări care se bazează numai pe prevederile regulamentelor CEE-ONU**

Obiectul omologării	Regulamente CEE-ONU nr.
Anvelope pentru vehicule agricole și remorcile acestora	106
Măsurarea puterii nete, a momentului net și a consumului specific	120

*(la data 01-dec-2006 Anexa 2, punctul B. modificat de Anexa 1, punctul 89. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

#### **C1. Reglementări care se bazează pe prevederile directivelor CE sau regulamentelor CEE-ONU echivalente**

Obiectul omologării	Directive UE		Regulamente CEE-ONU
	Directiva de bază CEE (CE)	Ultima modificare	Nr.
1. Marcă	CONF		
2. Tip/variantă/versiune	CONF		
3. Nume și adresă constructor	CONF		
4. Nume și adresă reprezentant al constructorului, dacă este cazul	CONF		
5. Categorie vehicul*)	CONF 2002/24	2005/30	
6. Număr roți și dispunerea lor în cazul vehiculelor cu 3 roți	CONF		
7. Schiță cadru	CONF		
8. Nume și adresă constructor motor (dacă este diferit de cel al vehiculului)	CONF		
9. Marcă și descriere motor	CONF		
10. Tip sistem de aprindere motor	CONF		
11. Ciclu termic al motorului**)	CONF		
12. Mod de răcire a motorului	CONF		
13. Tip de ungere a motorului**)	CONF		
14. Număr și configurație cilindrii sau statoare (în cazul motoarelor cu piston rotativ) la motor**)	CONF		
15. Alezaj, cursă, cilindree sau volumul camerelor de ardere (în cazul motoarelor cu piston rotativ) la motor**)	CONF		
16. Diagramă de distribuție a motorului	CONF		
17. Raport de compresie motor	CONF		
18. Moment maxim și putere maximă netă a motorului: - cu aprindere prin comprimare - electric	95/1 CONF	2002/41 2006/27	-
19. Măsuri împotriva modificărilor neautorizate la mopede și motocicletă	97/24, cap. 7	2005/30 2006/27	-
20. Rezervor de carburant**)	97/24, cap. 6	-	-
21. Baterie	CONF		
22. Carburator sau alt sistem de alimentare a motorului (tip și marcă)**)	CONF		
23. Tensiunea nominală de alimentare	CONF		
24. Generator (tip și putere maximă)**)	CONF		
25. Viteză maximă constructivă	95/1	2002/41	-

		2006/27	
26. Mase și dimensiuni	93/93	2004/86	-
27. Dispozitive de cuplare și fixare	97/24, cap. 10	-	-
28. Măsuri împotriva poluării atmosferice	97/24, cap. 5	2002/51 2003/77 2005/30 2006/27	-
29. Anvelope și montarea lor	97/24, cap. 1	2006/27	30, 54, 64, 75
30. Transmisie	CONF		
31. Instalație de frânare	93/14	2006/27	78
32. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă	93/92	2000/73	53
33. Dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă	97/24, cap. 2		3, 19, 20, 37, 38, 50, 56, 57, 72, 82
34. Avertizor sonor	93/30	-	28
35. Montarea plăcilor de înmatriculare	93/94	1999/26	-
36. Compatibilitate electromagnetică	97/24, cap. 8	-	-
37. Nivel sonor și dispozitiv de evacuare**)	97/24, cap. 9	2005/30 2006/27	-
38. Oglinzi retrovizoare	97/24, cap. 4	2006/27	81
39. Proeminențe exterioare	97/24, cap. 3	2006/27	-
40. Picior articulată de sprijin (cu excepția vehiculelor cu cel puțin 3 roți)	93/31	2000/72	
41. Dispozitiv de protecție împotriva utilizării neautorizate	93/33	1999/23	62
42. Geamuri, instalații de ștergere, spălare, uscare și dejivrare a parbrizului (pentru mopede cu 3 roți, motocicleturi și cvadricicuri carosate)	97/24, cap. 12	2006/27	-
43. Dispozitiv de reținere pentru însoțitor la vehicule cu 2 roți	93/32	1999/24	-
44. Ancoraje centuri de siguranță (pentru mopede cu 3 roți, motocicleturi și cvadricicuri carosate)	97/24, cap. 11	2006/27	16
45. Vitezometru	2000/7	-	39
46. Identificarea comenzilor, martorilor și indicatoarelor	93/29	2000/74	60
47. Inscricții regulamentare	93/34	1999/25 2006/27	-

**\*) Pentru un vehicul cu propulsie bimodală, dacă cele două moduri de propulsie sunt astfel încât vehiculul corespunde în aceeași măsură definiției de moped, cât și definiției de motocicletă, motocicletă sau cvadriciclu, se aplică aceste ultime definiții.**

**\*\*) Vehiculele cu propulsie electrică nu sunt supuse cerințelor prevăzute la aceste rubrici. Această prevedere nu se aplică vehiculelor cu propulsie bimodală în cazul în care unul dintre cele două moduri de propulsie este electric, iar celălalt termic.**

**Notă: Pentru elementele și caracteristicile care au mențiunea "CONF" trebuie verificată conformitatea cu datele furnizate de constructor.**

**Directivele menționate prevăd cerințe specifice și pentru mopedele cu performanțe reduse, adică mopede echipate cu pedale, cu un motor auxiliar cu o putere de până la 1 kW inclusiv și cu o viteză maximă constructivă de până la 25 km/h inclusiv. Aceste cerințe specifice se referă în principal la elementele și caracteristicile prevăzute la rubricile 18, 19, 29, 32, 33, 34, 41, 43 și 46.**

*(la data 01-dec-2006 Anexa 2, punctul C. modificat de Anexa 1, punctul 92. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

### **ANEXA nr. 3: Condițiile tehnice privind stabilitatea vehiculelor**

*(la data 17-sep-2004 Anexa 3 modificat de Anexa 1, punctul 29. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

- 1. Scop**
  - 1.1.** Aprecierea comportamentului și ținutei de drum a vehiculelor în timpul simulării unei depășiri laterale bruște, cu revenire pe banda de circulație inițială și a deplasării vehiculelor după o curbă cu rază constantă.
- 2. Domeniu de aplicare**
  - 2.1.** Se aplică pentru vehiculele completate din categoriile M, N și O, cu excepția celor care respectă datele de carosare ale constructorului vehiculului de bază.  
*(la data 01-ian-2006 Anexa 3, punctul 2., subpunctul 2.1.. modificat de Anexa 1, punctul 86. din [Ordinul 2218/2005](#) )*
- 3. Condițiile de încărcare a vehiculelor în timpul încercării**
  - 3.1.** vehiculele se încearcă la masa totală tehnic admisă de constructor;
  - 3.2.** vehiculele speciale, prevăzute cu echipamente sau amenajări specifice și care nu au amenajată o suprafață de încărcare, se încearcă la masa vehiculului în ordine de mers la care s-a adăugat o masă de 75 kg pentru fiecare loc declarat;
  - 3.3.** În cazul vehiculelor cisternă încercarea se face și cu vehiculul încărcat cu jumătate din sarcina utilă.

#### 4. Încercarea de depășire laterală bruscă

##### 4.1 Dimensiunile culoarului pentru încercare:

POZA

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

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

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

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

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

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

Note:

L" - reprezintă lungimea tronsonului

l" - reprezintă lățimea tronsonului

$l_{\text{vehicul}}$ " - reprezintă lățimea vehiculului încercat (în cazul ansamblurilor de vehicule, cea mai mare dintre lățimile vehiculului tractor și a vehiculului tractat)

##### 4.2. Viteza de parcurgere a culoarului de testare

**4.2.1.** Viteza minimă de intrare în tronsonul 1 va fi stabilizată la valoarea de 80 - 3 km/h pentru vehiculele din categoria M2  $\leq 3,5 \text{ t}$  și N1 și la valoarea de 70 - 3 km/h pentru vehiculele din categoria M2  $\geq 3,5 \text{ t}$ , M3, N2 și N3, inclusiv vehiculele tractor din cadrul ansamblurilor de vehicule. Pentru vehiculele care nu pot atinge aceste viteze încercarea se va efectua la viteza maximă constructivă a vehiculului.

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

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

#### 5. Încercarea de deplasare în curbă cu rază constantă

##### 5.1. Dimensiunile culoarului pentru încercare

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

##### 5.2. Viteza de parcurgere a culoarului de testare

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

#### 6. Aprecierea comportării vehiculelor în timpul testelor

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

*(la data 17-sep-2004 Anexa 3 modificat de Anexa 1, punctul 30. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

*(la data 17-sep-2004 Anexa 4 abrogat de Anexa 1, punctul 31. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

*(la data 17-sep-2004 Anexa 5 abrogat de Anexa 1, punctul 32. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

*(la data 17-sep-2004 Anexa 6 abrogat de Anexa 1, punctul 33. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

*(la data 17-sep-2004 Anexa 7 abrogat de Anexa 1, punctul 34. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

## **ANEXA Nr. 8: CONDIȚII TEHNICE privind vizibilitatea spre înainte la autovehicule (cu excepția celor din categoriile M1, N1 care provin din categoria M<sup>1</sup>, L și T)**

*(la data 01-ian-2006 Anexa 8 modificat de Anexa 1, punctul 89. din [Ordinul 2218/2005](#) )*

### 1. Definiții

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

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

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

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

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

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

**1.3.1.** lățimea elementului obturator b (mm) - dimensiune a elementului obturator la intersecția razelor

vizuale (care pleacă din punctul de observare la semicercul de vizibilitate) cu elementul obturator;

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

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

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

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

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

## 2. Condiții de încercare

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

**2.2.** Înainte de începerea încercărilor se verifică următoarele:

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

**2.2.2.** postul de conducere trebuie să fie prevăzut cu un parasolar, care poate fi reglabil;

*(la data 02-mar-2005 Anexa 8, punctul 2., subpunctul 2.2.2.. modificat de Anexa 1, punctul 43. din [Ordinul 2194/2004](#) )*

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

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

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

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

**2.4.** Măsurătorile se efectuează noaptea și fără intemperii.

## 3. Mijloace de măsurare

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

## 4. Mod de lucru

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

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

POZA

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

**4.4.** Pe semicercul de vizibilitate se admit maximum 6 obturări.

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

**4.6.** În cazul obturărilor cu lățimea  $b$  mai mare de 80 mm, distanța între centrele a două obturări consecutive, măsurate pe coarda semicercului de vizibilitate trebuie să fie mai mare de 2,5 m.

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

POZA

## 5. \_

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

**5.1.1.** Exemplu de interpretare grafică a obturării pe semicercul de vizibilitate raportată la punctul de observare conform diagramei din figura de mai sus.

b (mm)	a (mm)	l (m)	Observații
----- 100	1000	1,2	admisă

..... 240	1600	1,8	neadmisă
..... 160	1200	1,6	neadmisă în câmpul de vizibilitate, dar admisă în afara lui

**5.1.2.** Toate obturărilor ale căror dimensiuni sunt sub curba inferioară sunt admise.

**5.1.3.** Obturărilor datorate unor elemente constructive de rezistență (montanții geamurilor laterale ale ușilor sau ale parbrizului) ale căror dimensiuni sunt situate între curba inferioară și cea superioară sunt admise numai în afara câmpului de vizibilitate liberă spre înainte, numai una de fiecare parte a câmpului.

**5.2.** Interpretare prin calcul

**5.2.1.** Admisibilitatea obturărilor, conform pct. 5.1.3, în vederea binoculară, se poate determina cu relația:

$$a / (b - 65) \geq 22,4;$$

**5.2.2.** Admisibilitatea obturărilor, conform pct. 5.1.2, în vederea binoculară, se poate determina cu relația:

$$a / (b - 65) \geq 10,6.$$

Notă: Pentru relațiile de calcul s-au luat ca bază de măsurare pe semicercul de vizibilitate, obturări având  $\delta=0,6$  m pentru pct. 5.2.1 și respectiv  $\delta=1,2$  m pentru pct. 5.2.2, la o distanță binoculară de 65 mm.

(la data 17-sep-2004 Anexa 8 modificat de Anexa 1, punctul 36. din [Ordinul 1356/2004](#) )

## **ANEXA nr. 9: Condiții tehnice de securitate aplicabile troleibuzelor**

(la data 17-sep-2004 Anexa 9 modificat de Anexa 1, punctul 37. din [Ordinul 1356/2004](#) )

### **1. Definiții**

**1.1.** În scopul aplicării prezentei anexe:

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

- 600 V (plaja de funcționare fiind de Ia 400 la 720 V);
- 750 V (plaja de funcționare fiind de la 500 la 900 V).

**1.2.** Circuitele electrice ale troleibuzelor

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

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

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

1.3. Condiții climatice nominale

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

- a)** temperatura cuprinsă între - 40 °C și + 40 °C;
- b)** o umiditate relativă până la 98 % la o temperatură egală sau mai mică de 25 °C;
- c)** presiunea atmosferică cuprinsă între 866 și 1066 kPa;
- d)** altitudinea mergând de la nivelul mării până la 1000 m maximum.

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

### **2. Troleu (colector de curent)**

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

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


**2.2.** Brațele trebuie realizate dintr-un material izolant sau metal acoperit cu material izolant, rezistent la șocurile mecanice.

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

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

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

**2.6.** Colectorul, dacă este detașabil de braț, trebuie să rămână legat de acesta și să nu poată cădea.

**2.7.** Rezistența izolației troleului trebuie să fie de cel puțin 10 M .

**2.8.** Troleele pot fi echipate cu un sistem de comandă de la distanță din cabina conducătorului auto, care să permită cel puțin coborârea brațelor.

**2.9.** Troleibuzele trebuie să fie prevăzute cu amenajări care să permită conducătorului să înlocuiască, dacă



este necesar, patinele de contact în cursul exploatării.

### 3. Echipament de tracțiune și echipament auxiliar

**3.1.** Componentele electrice instalate pe troleibuze trebuie să fie protejate împotriva supratensiunii și scurt-circuitelor. Protecția trebuie să fie asigurată, de preferință, printr-un sistem de disjunctoare cu comandă automată, de la distanță sau manuală.

**3.2.** Componentele electrice trebuie să fie protejate împotriva supratensiunii provocate de comutare sau fenomene atmosferice.

**3.3.** Aparatura de întrerupere a curentului trebuie să poată întrerupe circuitele defecte în mod individual.

**3.4.** Dacă un circuit oarecare conține un dispozitiv de întrerupere unic, acesta trebuie să fie instalat pe conductorul pozitiv al circuitului.


**3.5.** Toate circuitele electrice și bransamentele circuitului trebuie să fie constituite din doi conductori. Numai circuitele de joasă tensiune pot utiliza caroseria troleibuzului pentru curentul de retur.

**3.6.** Cutiile bateriilor, carcasa acumulatorilor și compartimentul grupului de baterii trebuie să fie realizate din materiale neinflamabile sau cu autostingere.


**3.7.** Componentele electrice alimentate de trolee trebuie să fie prevăzute cu o izolație, suplimentară în raport cu caroseria vehiculului și sistemul de transmisie.

**3.8.** Componentele electrice, cu excepția rezistențelor de tracțiune trebuie să fie protejate împotriva pătrunderii umidității și a prafului în interiorul caroseriei vehiculului, atât în părțile izolate cât și în cele conducătoare de curent.

**3.9.** În condițiile climatice nominale, la un vehicul uscat și curat, rezistența izolației circuitelor electrice, atunci când toate mașinile rotative și aparatele sunt bransate, nu trebuie să fie mai mică decât următoarele valori:

i) caroseria vehiculului în raport cu circuitele de înaltă tensiune 5 M 

ii) circuitele de înaltă tensiune în raport cu circuitele de joasă tensiune 5 M 

iii) caroseria vehiculului în raport cu polul pozitiv al circuitelor de joasă tensiune 1 M 

### 3.10. Cablaj și aparatură

3.10.1. Pentru circuitele de înaltă tensiune trebuie utilizați numai conductori multi-fire din cupru. Izolația cablajului de înaltă tensiune de curent continuu trebuie să corespundă unei tensiuni nominale de 3000 V curent continuu sau alternativ.

3.10.2. Cablajul montat nu trebuie să fie supus solicitărilor mecanice.

3.10.3. Izolația cablurilor nu trebuie să propage arderea.

3.10.4. Cablurile electrice pentru tensiuni diferite trebuie amplasate separat.

3.10.5. Conducele de protecție pentru conductori trebuie realizate din materiale neinflamabile.

3.10.6. Tuburile pentru conductorii amplasați sub podea trebuie să împiedice pătrunderea apei și a prafului.

3.10.7. Cablajul situat sub troleibuz trebuie să fie inserat în conducte care să le protejeze de apă și praf.

3.10.8. Fixarea și dispunerea cablurilor electrice trebuie să fie realizate astfel încât să se evite deteriorarea izolației prin frecare și abraziune.

În punctele în care cablajul traversează elementele structurii metalice, se vor utiliza manșoane din elastomer pentru a evita orice deteriorare a izolației. Raza de curbură a tuburilor care protejează cablurile trebuie să fie de cel puțin cinci ori diametrul exterior al tubului.

3.10.9. În aparatele de întrerupere a curentului, cablurile trebuie dispuse astfel încât să fie exclusă posibilitatea apariției unui arc electric între ele.

3.10.10. Trebuie luate măsuri pentru a evita deteriorarea cablurilor datorită apropierii de rezistențe sau alte componente electrice încălzite. În zonele critice, trebuie să fie utilizate cabluri termorezistente.

3.10.11. Soclurile, conectoarele și alte dispozitive de montaj trebuie să fie realizate din materiale neinflamabile sau cu autostingere. Componentele electrice din materiale greu inflamabile pot fi instalate numai în exteriorul compartimentului pentru călători.

3.10.12. Tensiunea de încercare  $U_{test}$  aplicată aparaturii și cablajului electric pentru circuitele de înaltă tensiune trebuie să fie de:

$U_{test} = 2,5U + 2000$  V curent alternativ,

unde

$U$ : = tensiunea nominală a liniei de contact

Tensiunea de încercare pentru aparatura de joasă tensiune:

$U_{test} = 750$  V curent alternativ.

Tensiunea de încercare cu o frecvență de 50 Hz trebuie să aibă o formă aproximativ sinusoidală. Durata de

aplicare a tensiunii de încercare este fixată la 1 min.

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

i) vibrațiilor sinusoidale cu o frecvență de 0,5 - 55 Hz și o amplitudine maximă de 10 m/s<sup>2</sup>, inclusiv, dacă este cazul, efectului de rezonanță;

ii) șocurilor individuale de 30 m/s<sup>2</sup>, cu accelerație de vârf cu o durată de 2 până la 20 ms, în direcție verticală.


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

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

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

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

Rezistența izolației trebuie să fie de cel puțin 1,0 M  pe o suprafață de contact de 100 cm<sup>2</sup> ± 5 cm<sup>2</sup>.


**4.4.** Primele trepte de acces în vehicul trebuie realizate dintr-un material izolant sau acoperite cu material izolant rezistent la efectele mecanice. Rezistența izolației trebuie să fie de cel puțin 1,0 M  pe o suprafață de contact de 300 ± 5 cm<sup>2</sup>.

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

Rezistența izolației trebuie să fie de cel puțin 1,0 M  pe o suprafață de contact de 300 cm<sup>2</sup> ± 5 cm<sup>2</sup>.

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

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

 pe o suprafață de contact de 200 ± 5 cm<sup>2</sup>.

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

#### 5. Cabina conducătorului

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

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

a) indicator al tensiunii în linia de contact;

b) indicator al tensiunii nule în linia de contact;

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

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

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

(la data 17-sep-2004 Anexa 9 modificat de Anexa 1, punctul 38. din [Ordinul 1356/2004](#) )

A N E X A N R . 1 0 :

### Definirea categoriilor de motoare pentru tractoare agricole sau forestiere în vederea aplicării subpct. 8.10 din cap. IV

#### Etapa I

- A: motoare cu puterea P: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW

- B: motoare cu puterea P: 75 kW ≤ P < 130 kW

- C: motoare cu puterea P: 37 kW ≤ P < 75 kW

#### Etapa II

- D: motoare cu puterea P: 18 kW ≤ P < 37 kW

- E: motoare cu puterea P: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW

- F: motoare cu puterea P: 75 kW ≤ P < 130 kW

- G: motoare cu puterea P: 37 kW ≤ P < 75 kW

#### Etapa III A

- **H: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea P: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW,**
- **I: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea P: 75 kW ≤ P < 130 kW,**
- **J: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea P: 37 kW ≤ P < 75 kW,**
- **K: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea P: 19 kW ≤ P < 37 kW,**

#### **Etapa III B**

- **L: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea P: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW,**
- **M: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea P: 75 kW ≤ P < 130 kW,**
- **N: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea P: 56 kW ≤ P < 75 kW,**
- **P: cu puterea P: 37 kW ≤ P < 56 kW,**

#### **Etapa IV**

- **Q: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea P: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW,**
- **R: motoare - altele decât cele cu turație constantă - cu puterea P: 56 kW ≤ P < 130 kW.**

*(la data 01-dec-2006 Anexa 9 completat de Anexa 1, punctul 94. din [Ordinul 1699/2006](#) )*

*(la data 17-sep-2004 Anexa 10 abrogat de Anexa 1, punctul 39. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

### **ANEXA nr. 5: PREVEDERI privind montarea de către carosieri individuali a suprastructurii și a platformei pentru încărcare la vehiculele utilitare**

*(la data 17-sep-2004 Anexa 11 modificat de Anexa 1, punctul 40. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

- 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 specificările constructorului sașiului, dacă ele există.
- 3.** Dimensiunile și amplasarea găurilor și/sau ale punctelor de sudură trebuie să fie astfel încât ele să nu afecteze în mod defavorabil rezistența sașiului. Fără autorizarea specială a constructorului, este interzisă găurirea și executarea de suduri pe aripile și extremitățile adiacente părții centrale ale lonjeroanelor sașiului, în plus nu este admisă nici o sudură dacă constructorul sașiului 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 sașiul 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 sașiu, trebuie să fie prevăzute cu distanțieri între laturile lonjeronului, pentru a se evita applatizarea 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 sașiului.
- 8.** În cazul vehiculelor cisternă, dacă sunt folosite pentru fixarea cisternei pe sașiu suporturi orientate spre exterior, partea verticală a acestor suporturi nu trebuie să aibă lungimea mai mică decât înălțimea sașiului de care sunt legate.
- 9.** În cazul vehiculelor cu suprastructură basculantă, în absența unei supraînălțări a cadrului sașiului (sașiu fals), destinat repartizării eforturilor, axele de pivotare ale suprastructurii basculante spre spate trebuie să fie situate cât mai aproape cu putință de punctele din spate de fixare ale arcurilor, pentru a micșora eforturile suplimentare de flexiune exercitate pe sașiu 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 sașiu. Suprastructura vehiculului nu trebuie să fie excesiv de zgomotoasă atunci când vehiculul nu este încărcat.

### **ANEXA nr. 6: PROTECȚIA ocupanților autovehiculelor contra deplasării mărfurilor (încărcăturii)**

*(la data 17-sep-2004 Anexa 12 modificat de Anexa 1, punctul 41. din [Ordinul 1356/2004](#) )*

- 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 sașiu, pe platforma pentru încărcătură sau, eventual, pe structură. Ancorarea acestei platforme pe sașiu 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 șa 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 ni geamul cabinei poate fi protejat cu o plasă metalică.

(la data 17-sep-2004 Anexa 13 abrogat de Anexa 1, punctul 42. din [Ordinul 1356/2004](#))

## ANEXA nr. 4: VALORI LE emisiilor poluante limită admise la omologarea autovehiculelor conform directivelor Uniunii Europene

(la data 17-sep-2004 Anexa 14 modificat de Anexa 1, punctul 45. din [Ordinul 1356/2004](#))

Directiva 70/220/CE, modificată prin Directiva 96/69/CE (EURO 2) - încercare de tip I

Categoria autovehiculului	Masa de referință MR (kg)	Valori limită				
		CO L <sub>1</sub> (g/km)		HC+NO <sub>x</sub> L <sub>2</sub> (g/km)		Particule L <sub>3</sub> (g/km)
		benzină	Diesel	benzină	Diesel <sup>3)</sup>	Diesel <sup>3)</sup>
M <sup>1)</sup>	toate	2,2	1,0	0,5	0,7(0,9)	0,08(0,10)
N <sub>1</sub> <sup>2)</sup>	Categoria I MR ≤ 1250	2,2	1,0	0,5	0,7 (0,9)	0,08(0,10)
	Categoria II 1250 < MR ≤ 1700	4,0	1,25	0,6	1,0(1,3)	0,12(0,14)
	Categoria III 1700 < MR	5,0	1,5	0,7	1,2(1,6)	0,17(0,20)

1) Cu excepția:

- autovehiculelor cu mai mult de 6 locuri, inclusiv al conducătorului;
- autovehiculelor a căror masă maximă tehnic admisibilă depășește 2.500 kg.

2) Și autovehiculele M precizate la nota 1).

3) Valorile din paranteză pentru motoare Diesel cu injecție directă până la 30 septembrie 1999.

Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE - treapta A (EURO 3) - încercare de tip I

Categoria	Grupa	Masa de referință MR (kg)	Valori limită								
			CO		HC		NO <sub>x</sub>		HC+NO <sub>x</sub>		Particule <sup>1)</sup>
			L <sub>1</sub> (g/km)		L <sub>2</sub> (g/km)		L <sub>3</sub> (g/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (g/km)		L <sub>4</sub> (g/km)
			Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Diesel
M <sup>2)</sup>	-	Toate	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
N <sub>1</sub> <sup>3)</sup>	I	MR ≤ 1305	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
	II	1305 ≤ MR ≤ 1760	4,17	0,80	0,25	-	0,18	0,65	-	0,72	0,07
	III	1760 < MR	5,22	0,95	0,29	-	0,21	0,78	-	0,86	0,10

1) Pentru motoarele Diesel.

2) Cu excepția autovehiculelor cu masa totală tehnic admisibilă mai mare de 2.500 kg.

3) Și vehiculele M precizate la nota 2).

Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE - treapta B (EURO 4) - încercare de tip I

Categoria		Masa de referință MR (kg)	Valori limită								
			CO		HC		NO <sub>x</sub>		HC+NOx		Particule <sup>1)</sup>
			L <sub>1</sub> (g/km)		L <sub>2</sub> (g/km)		L <sub>3</sub> (g/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (g/km)		L <sub>4</sub> (g/km)
Grupa		Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Diesel	
M <sup>2)</sup>	-	Toate	1,0	0,50	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025
N <sub>1</sub> <sup>3)</sup>	I	MR ≤ 1305	1,0	0,50	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025
	II	1305 ≤ MR ≤ 1760	1,81	0,63	0,13	-	0,10	0,33	-	0,39	0,04
	III	1760 < MR	2,27	0,74	0,16	-	0,11	0,39	-	0,46	0,06

1) Pentru motoarele Diesel

2) Cu excepția autovehiculelor cu masa totală tehnic admisibilă mai mare de 2.500 kg

3) Și vehiculele M precizate la nota 2).

Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 91/542/CEE - treapta B (EURO 2)

CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	Particule (g/kWh)
4,0	1,1	7,0	0,15 <sup>1)</sup>

1) Până la 30 septembrie 1997 valoarea emisiilor de particule ale motoarelor a căror cilindree unitară este mai mică de 0,7 dm<sup>3</sup> și turația nominală mai mare de 3.000 rot/min este fixată la 0,25 g/kWh.

Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE - treapta A (EURO 3)

ciclul	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	Particule (g/kWh)		Opacitatea (m <sup>-1</sup> )
ESC și ELR	2,1	0,66	5,0	0,10	0,13 <sup>1)</sup>	0,8

1) Pentru motoare cu cilindree unitară mai mică de 0,7 dm<sup>3</sup> și turația nominală mai mare de 3.000 rot/min

ciclul	CO (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH <sub>4</sub> <sup>2)</sup> (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	Particule <sup>3)</sup> (g/kWh)	
ETC <sup>1)</sup>	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16	0,21 <sup>4)</sup>

1) Condițiile care permit verificarea dacă încercările ETC sunt acceptabile (conform anexei III, apendicele 2, pct. 3.9 din directivă), atunci când este vorba de măsurarea emisiilor motoarelor alimentate cu gaz (LPG sau GNC) și de a le compara cu valorile limită aplicabile fixate vor fi reexamineate și, dacă este nevoie, modificate prin procedura prevăzută la art. 13 din Directiva 70/156/CE.

2) Pentru motoare alimentate cu gaz (LPG sau GNC).

3) Nu este aplicabilă pentru motoarele alimentate cu gaz (LPG sau GNC).

4) Pentru motoare a căror cilindree unitară este mai mică de 0,75 dm<sup>3</sup> și turația nominală mai mare de 3.000 rot/min.

Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE - treapta B<sub>1</sub> (EURO 4)

ciclul	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	Particule (g/kWh)	Opacitatea (m <sup>-1</sup> )
ESC și ELR	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5

ciclul	CO (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH <sub>4</sub> <sup>1)</sup> (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	Particule <sup>2)</sup> (g/kWh)
ETC	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03

1) Pentru motoare alimentate cu gaz (LPG sau GNC).

2) Nu este aplicabilă pentru motoarele alimentate cu gaz (LPG sau GNC).

Pentru omologarea treapta A măsurarea se efectuează conform ciclurilor ESC și ELR pentru motoarele Diesel tradiționale, inclusiv pentru cele echipate cu sisteme de injecție electronică, dispozitive de reciclare a gazelor evacuate (EGR) și/sau catalizatori de oxidare, iar conform ciclului ETC pentru motoarele diesel echipate cu



sisteme avansate de posttratate a gazelor evacuate, inclusiv catalizatori de NO<sub>x</sub> și/sau filtre de particule.

Pentru omologarea treapta B<sub>1</sub> măsurarea se efectuează conform ciclurilor ESC, ELR și ETC.

(la data 17-sep-2004 Anexa 14 abrogat de Anexa 1, punctul 44. din [Ordinul 1356/2004](#) )

Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE - treapta B<sub>2</sub> (EURO 5)

Ciclul	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	Particule (g/kWh)	Opacitatea (m <sup>-1</sup> )
ESC și ELR	1,5	0,46 »	2	0,02	0,5

(la data 17-sep-2004 Anexa 14 completat de Anexa 1, punctul 43. din [Ordinul 1356/2004](#) )

Ciclul	CO (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH <sub>4</sub> <sup>1)</sup> (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	Particule <sup>2)</sup> (g/kWh)
ETC	4,0	0,55	1,1	2	0,03

\*) În anexa nr. 4 se înlocuiește expresia "LPG" cu expresia "GPL".

(la data 02-mar-2005 Anexa 4 modificat de Anexa 1, punctul 42. din [Ordinul 2194/2004](#) )

## **ANEXA nr. 7: CONDIȚII PRIVIND ECHIVALENȚA DINTRE ANUMITE SUSPENSII NEPNEUMATICE ȘI SUSPENSII PNEUMATICE PENTRU AXA SAU AXELE MOTOARE ALE VEHICULELOR**

(la data 17-sep-2004 Anexa 15 modificat de Anexa 1, punctul 46. din [Ordinul 1356/2004](#) )

### **1. DEFINIȚIA NOȚIUNII DE SUSPENSIE PNEUMATICĂ**

Un sistem de suspensie se numește pneumatic atunci când efectul de arc este asigurat în proporție de cel puțin 75% de un dispozitiv pneumatic.

### **2. ECHIVALENȚA**

Pentru a fi recunoscută echivalentă cu o suspensie pneumatică, suspensia trebuie să corespundă următoarelor criterii:

**2.1.** atunci când masa suspendată pe o axă motoare sau o axă cuplată este supusă temporar unei oscilații verticale libere de joasă frecvență, frecvența și amortizarea, măsurate atunci când dispozitivul de suspensie suportă sarcina maximă, trebuie să se situeze în limitele definite la punctele 2.2 la 2.5;

**2.2.** fiecare axă trebuie să fie echipată cu amortizoare hidraulice. Pe axele tandem, amortizoarele hidraulice trebuie astfel poziționate încât să reducă la minimum oscilațiile axelor cuplate;

**2.3.** coeficientul mediu de amortizare D trebuie să fie mai mare de 20% din amortizarea critică pentru o suspensie echipată cu amortizoare hidraulice, în stare normală de funcționare;

**2.4.** nivelul maxim de amortizare al suspensiei, după eliminarea sau neutralizarea tuturor amortizoarelor hidraulice, nu trebuie să depășească 50% din coeficientul mediu de amortizare D;

**2.5.** frecvența maximă a masei suspendate pe axa motoare sau axa cuplată, în timpul unei oscilații verticale libere și temporare, nu trebuie să depășească 2 Hz;

**2.6.** frecvența și amortizarea suspensiei sunt definite la punctul 3. Procedurile de încercare pentru măsurarea frecvenței și amortizării sunt descrise la punctul 4.

### **3. DEFINIREA FRECVENȚEI ȘI AMORTIZĂRII**

În această definiție se consideră o masă suspendată M (kg) pe o axă motoare sau cuplată. Axa are, între suprafața drumului și masa suspendată, o rigiditate verticală totală de K newtoni/metru (N/m) și un coeficient de amortizare total de C newtoni/metru pe secundă (Ns/m), Z fiind deplasarea verticală a masei suspendate. Ecuația mișcării de oscilație liberă a masei suspendate este:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

Frecvența oscilației masei suspendate F (rad/s) este:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Amortizarea este critică atunci când: C = C<sub>0</sub>, unde:

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Factorul de amortizare, ca fracție a amortizării critice este C/C<sub>0</sub>.

În timpul oscilației libere și temporare a masei suspendate, mișcarea verticală a masei va urma o curbă

sinusoidală amortizată (figura 2). Frecvența se poate evalua măsurând timpul, atâta vreme cât ciclurile oscilației sunt observabile. Amortizarea se poate evalua măsurând înălțimea vârfurilor oscilațiilor succesive care se produc în aceeași direcție. Presupunând că amplitudinile vârfurilor primului și celui de al doilea ciclu de oscilații sunt  $A_1$  și  $A_2$ , coeficientul de amortizare  $D$  este:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

În fiind logaritmul natural al coeficientului de amplitudine.

#### 4. PROCEDURA DE ÎNCERCARE

Pentru a determina experimental coeficientul de amortizare  $D$ , factorul de amortizare după eliminarea amortizoarelor hidraulice și frecvența  $F$  a suspensiei, vehiculul încărcat trebuie:

**a)** să coboare cu viteză redusă (5 km/h + 1 km/h) o treaptă de 80 mm având profilul indicat în figura 1.

Oscilațiile temporare de analizat în ceea ce privește frecvența și amortizarea se produc după ce roțile axei motoare au depășit treapta

sau

**b)** să fie apăsată de sașiu astfel încât sarcina pe axa motoare să fie de 1,5 ori față de valoarea sa statică maximă. Imediat după eliberarea vehiculului se analizează oscilația rezultantă

sau

**c)** să fie ridicată de sașiu astfel încât masa suspendată să fie ridicată cu 80 mm în raport cu axa motoare. Imediat după eliberarea vehiculului se analizează oscilația rezultantă

sau

**d)** să fie supus altor proceduri, în măsura în care echivalența acestora a fost demonstrată de către constructor și acceptată de serviciul tehnic.

Vehiculul trebuie echipat cu un traductor de deplasare verticală, montat între axa motoare și sașiu, chiar deasupra axei motoare. Citirea traseului permite, pe de o parte, măsurarea timpului scurs între vârfurile primei și celei de a doua comprimări, pentru a se obține frecvența  $F$  și, pe de altă parte, măsurarea coeficientului de amplitudine pentru obținerea amortizării. Pentru axele motoare duble, se montează traductoare între fiecare axă și sașiu chiar deasupra axelor.

Figura 1 Treapta pentru testarea suspensiei

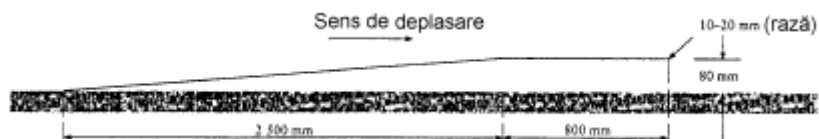
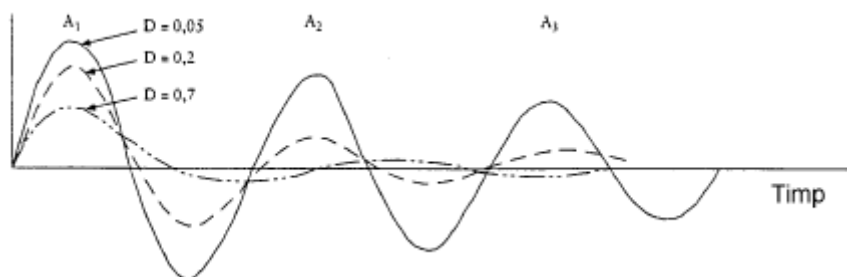


Figura 2 Răspunsul amortizării tranzitorii



Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 275bis din data de 18 aprilie 2003

\*) În tot cuprinsul reglementărilor și al anexelor la reglementări se înlocuiește denumirea "Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței" cu denumirea "Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului".

(la data 15-ian-2004 modificat de Anexa 1, punctul 2. din [Ordinul 1043/2003](#) )

\*) În tot cuprinsul reglementărilor și al anexelor la reglementări se înlocuiește sintagma "ECE-UN" cu sintagma "CEE-ONU".

(la data 15-ian-2004 modificat de Anexa 1, punctul 3. din [Ordinul 1043/2003](#) )

\*) În textul reglementărilor și anexelor la acestea denumirea "Registrul Auto Român" se înlocuiește cu denumirea "RAR", sintagma "cartea de identitate a vehiculului" se înlocuiește cu "CIV", termenul "mas" se înlocuiește cu sintagma "motor cu aprindere prin scânteie", termenul "mac" se înlocuiește cu sintagma "motor cu aprindere prin comprimare", iar abrevierea "GN", cu abrevierea "GNC".

(la data 01-ian-2006 modificat de Anexa 1, punctul 90. din [Ordinul 2218/2005](#) )