

Extras din Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2

DEFINIREA CATEGORIILOR ȘI TIPURILOR DE VEHICULE

A. DEFINIREA CATEGORIILOR DE VEHICULE

Categoriile de vehicule rutiere sunt definite după cum urmează:

1. Categoria L - AUTOVEHICULE CU DOUĂ SAU TREI ROȚI

1.1 Categoria L1e – Mopede, 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 cm³ 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 – Mopede, 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cvadriciclurile 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.

2. Categoria M - AUTOVEHICULE AVÂND CEL PUȚIN PATRU ROȚI, CONCEPTE ȘI CONSTRUITE PENTRU TRANSPORTUL DE PERSOANE

Prin masă maximă se înțelege masa maximă tehnic admisibilă.

Pentru categoriile M₂ și M₃ prin pasager se înțelege orice persoană cu excepția conducătorului sau a unui membru al echipajului.

2.1 Categoria M₁ - Vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, care au, în afara scaunului conducătorului, cel mult opt locuri pe scaune

2.2 Categoria M₂ - Vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, 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 M₃ - Vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, 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 M₁) și punctul 2 (vehicule din categoriile M₂ și M₃).

2.5 Pentru vehiculele din categoriile M₂ și M₃ care au o capacitate de transport mai mare de 22 de persoane, exclusiv conducătorul, se definesc următoarele trei clase:

Clasa I: vehicule prevăzute cu suprafețe destinate persoanelor în picioare și permițând deplasări frecvente ale persoanelor.

Clasa II: vehiculele destinate în principal transportului de persoane așezați și concepute pentru a permite transportul de persoane 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 persoanelor așezați.

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

2.6 Pentru vehiculele din categoriile M₂ și M₃ care au o capacitate de transport de cel mult 22 de persoane, exclusiv conducătorul, se definesc următoarele două clase:

Clasa A: vehicule concepute pentru transportul persoanelor în picioare; vehiculele din această clasă sunt echipate cu scaune și au spații pentru persoane în picioare.

Clasa B: vehicule care nu sunt concepute pentru a transporta persoane în picioare; vehiculele din această clasă nu au spații pentru a transporta persoane în picioare.

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

Prin masă maximă se înțelege masa maximă tehnic admisibilă.

3.1 Categoria N₁ - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă care nu depășește 3,5 t.

3.2 Categoria N₂ - 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 N₃ - 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 O₁ - remorci având o masă maximă ce nu depășește 0,75 tone.

4.2 Categoria O₂ - remorci având o masă maximă care depășește 0,75 tone, dar nu depășește 3,5 t.

4.3 Categoria O₃ - remorci având o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar nu depășește 10 t.

4.4 Categoria O₄ - 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 N₁, având o masă maximă ce nu depășește 2 tone, precum și vehiculele din categoria M₁ 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 25⁰;
- să aibă un unghi de degajare de cel puțin 20⁰;
- să aibă un unghi de rampă de cel puțin 20⁰;
- 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 N₁, având o masă maximă ce depășește 2 t, sau din categoriile N₂, M₂ sau M₃, 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 M₃ având o masă maximă care depășește 12 t și din categoria N₃ 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 25⁰;
- să aibă un unghi de degajare de cel puțin 25⁰;
- să aibă un unghi de rampă de cel puțin 25⁰;
- 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 N₁, având o masă maximă care nu depășește 2 t, și cele din categoria M₁ 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 N₁, adaptat ca vehicul de teren va fi simbolizat N₁ 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/sau a mărfurilor pe care le transportă și care satisface exigențele aplicabile blindajelor antiglonț.

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

6.4 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.

*) 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.

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

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 cărui 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

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.

B DEFINIREA TIPURILOR DE VEHICULE

1. În ceea ce privește categoria M₁, 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 din Directiva 70/156/CEE);
 - numărul și dispunerea cilindrilor;
 - pentru o aceeași variantă diferențele de putere nu pot fi mai mari de 30% (cea mai ridicată putere este de cel mult 1,3 ori mai mare decât cea mai scăzută putere);
 - pentru o aceeași variantă diferențele de cilindree nu pot fi mai mari de 20% (cea mai mare cilindree este de cel mult 1,2 ori mai mare decât cea mai mică cilindree);
- axe motoare (număr, amplasare, interconectare);
- axe directoare (număr și amplasare);

versiune a unei variante: vehicule care aparțin aceleiași variante și care sunt constituite dintr-o combinație de elemente (caracteristici) care figurează în dosarul de omologare de tip și care trebuie să corespundă cerințelor anexei VIII din Directiva 70/156/CEE. Nu se admit combinații de valori diferite pentru următorii parametri în cadrul unei anumite versiuni:

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

2. În ceea ce privește categoriile M₂ și M₃, 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/hearticulată (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),

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

- amplasare (față, centru, spate).

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

- axe motoare (număr, amplasare, interconectare),

- axe directoare (număr și amplasare),

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

3. În ceea ce privește categoria N₁, N₂ și N₃ 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),

- 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.

4. În ceea ce privește categoria O₁, O₂, O₃, O₄ 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.);
- șasiul, 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 din Directiva 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 din Directiva 2002/24/CE.

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

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

- constructor;
- desemnarea tipului de către constructor;
- caracteristici esențiale de concepție și construcție:
 - șasiu grindă / șasiu cu lonjeroane / șasiu 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 directoare (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.

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 articulat (diferențe evidente și fundamentale);
 - axe (număr).

variantă - remorci, respectiv utilaje tractate interschimbabile de un tip identic cel puțin cu privire la următoarele aspecte esențiale:

- axe directoare (număr, amplasare, interconectare);
- masa maximă să nu difere cu mai mult de 10%;
- axe frânate (număr).

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

Tipul de caroserie este indicat prin codificarea de mai jos:

1. Autoturisme (M₁):

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 persoane 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 M₁:

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 M₂ și M₃

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

CA fără etaj

CB cu etaj

CC articulate fără etaj

CD articulate cu etaj

CE cu podea coborâtă fără etaj

CF cu podea coborâtă cu etaj

CG articulat cu podea coborâtă fără etaj

CH articulat cu podea coborâtă cu etaj

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

CI fără etaj

CJ cu etaj

CK articulate fără etaj

CL articulate cu etaj

CM cu podea coborâtă fără etaj

CN cu podea coborâtă cu etaj

CO articulat cu podea coborâtă fără etaj

CP articulat cu podea coborâtă cu etaj

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

CQ fără etaj

CR cu etaj

CS articulate fără etaj

CT articulate cu etaj

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

CU fără etaj

CV cu podea coborâtă fără etaj

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

CW fără etaj

3. Autovehicule din categoria N

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

BB Van: Camion la care cabina este integrată în caroserie

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

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

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

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

- îndeplinește condițiile următoare:

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

ii) $P - (M + N \times 68) < N \times 68$ 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) $P - (M + N \times 68) < N \times 68$ 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 articulată: 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 articulată.

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)

D. 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 M₁, 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 M₂ sau M₃, 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;

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;

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

1.3 microbuz - autobuz din categoria M₂ sau M₃, 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 N₁, N₂ sau N₃, 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 N₁, N₂ sau N₃, 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 semiremorcile. 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 O₁, O₂, O₃ sau O₄, 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 vertical (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;