

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

### Prescurtări și definirea unor termeni utilizați

ABS	- Sistem de prevenire a blocării roților la frânare
Ansamblu de vehicule	- ansamblu format dintr-un autovehicul tractor și unul sau două vehicule tractate
Autotren rutier	- ansamblu format dintr-un autovehicul tractor și o remorcă
Autovehicul	- vehicul care se deplasează prin propulsie proprie, cu excepția celui care circulă pe șine
Autovehicul articulat	- ansamblu format dintr-un autotractor și o semiremorcă
CE	- Comunitatea Europeană
CEE	- Comunitatea Economică Europeană
CIV	- carte de identitate a vehiculului
Condiții constructive	- cerințe privind fabricația vehiculelor, care se verifică la omologare
Directivă de bază (specifică)	- directivă care se referă la omologarea unui vehicul, a unui sistem al acestuia (de exemplu sistemul de frânare), a unei componente (de exemplu farul) sau a unei entități tehnice (de exemplu bara antiîmpănare) care poate fi omologată separat de vehicul.
Directivă-cadru	- directivă care se referă la omologarea de tip a întregului vehicul
Elemente de identificare	- informații cu privire la identitatea unui vehicul care se regăsesc pe acesta (număr de identificare, serie de motor, plăcuță constructor, etichete etc.).
ELR	- ciclul de încercare privind emisiile poluante ale unui mac constând dintr-o secvență de încărcări dinamice la regimuri (turații) stabilizate ale motorului și care este precizat prin directiva 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE
ESC	- ciclul de încercare privind emisiile poluante ale unui mac constând din 13 puncte de regim stabilizat al motorului și care este precizat prin directiva 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE
ETC	- ciclul tranzitoriu de încercare precizat prin directiva 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE
FIVA	- Federația Internațională a Vehiculelor Istorice
Formular-tip	- imprimat care se completează în vederea întocmirii unui document de omologare sau înmatriculare.
GNC	- gaz natural comprimat
GPL	- gaz petrolier lichefiat
Identificarea vehiculului	- procedura prin care RAR verifică dacă numărul de identificare al unui vehicul este original și/sau nu a fost supus unor modificări neautorizate.
Încărcătură indivizibilă	- încărcătură care, în vederea transportării cu mijloace rutiere, nu poate să fie divizată în două sau mai multe părți decât cu cheltuieli exagerate și care nu se justifică ori cu riscuri de deteriorare și care nu poate, din motive privind masa și dimensiunile sale, să fie transportată de către un autovehicul, o remorcă, un autotren rutier sau un autovehicul articulat care corespund cerințelor prezentelor reglementări
mac	- motor cu aprindere prin comprimare
mas	- motor cu aprindere prin scânteie (comandată)
Masa maximă tehnic admisibilă (Masa totală)	- masa maximă a unui vehicul, în funcție de construcția și performanțele sale, care este declarată de constructorul acestuia și menționată în documentele de omologare

maximă autorizată)	
Masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului	- masa maximă a ansamblului care cuprinde autovehiculul și remorca/remorcile sale și care este declarată de către constructor. În cazul unui ansamblu care include o semiremorcă sau o remorcă cu axă centrală, se utilizează masa maximă tehnic admisibilă pe axele remorcii și nu masa maximă tehnic admisibilă a semiremorcii/remorcii cu axă centrală
Masa maximă tehnic admisibilă pe axă/grup de axe (Masa maximă autorizată pe axă / grup de axe)	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice maxim admisibilă transmisă solului de axa/grupul de axe respectiv în funcție de construcția vehiculului și a axei/grupului de axe și care este declarată de constructor și menționată în documentele de omologare
Masa maximă tehnic admisibilă pe punctul de cuplare al autovehiculului	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice maxim admisibilă pe punctul de cuplare în funcție de construcția autovehiculului și/sau a dispozitivului de cuplare și care este declarată de constructorul autovehiculului și menționată în documentele de omologare. Prin definiție, această masă nu include masa dispozitivului de cuplare al autovehiculului
Masa maximă tehnic admisibilă pe punctul de cuplare al unei semiremorci sau remorci cu axă centrală	- masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime transferate de remorcă pe dispozitivul de cuplare al autovehiculului, declarată de constructorul remorcii cu axă centrală sau al semiremorcii și menționată în documentele de omologare
Masa proprie a vehiculului (masa vehiculului gata de drum)	- masa vehiculului carosat, gata de drum și, în cazul unui autovehicul tractor (cu excepția celor din categoria M <sub>1</sub> ) cu dispozitivul de remorcare dacă el este montat de constructor, sau masa șasiului ori a șasiului cu cabină, fără caroserie și/sau dispozitivul de remorcare, dacă fabricantul nu montează caroseria și/sau dispozitivul de remorcare (include masa corespunzătoare lichidelor, sculelor, roții de rezervă dacă este cazul, conducătorului și, pentru autobuze și autocare a însoțitorului, dacă în vehicul este prevăzut un scaun pentru acesta). Masa conducătorului și, dacă este cazul, a însoțitorului, este considerată a fi 75 kg . Rezervorul de carburant este considerat a fi umplut la 90% din capacitate, iar celelalte sisteme care conțin lichide (cu excepția celor pentru ape uzate) sunt considerate a fi umplute la 100% din capacitatea declarată de către constructor. În cazul autovehiculelor cu 2 sau 3 roți masa proprie nu include masa conducătorului (75 kg)
Masa remorcabilă	- masa corespunzătoare sarcinii verticale statice totale transmise la sol de axa sau grupul de axe a/ale vehiculului remorcat/vehiculelor remorcate
Număr de omologare (număr de registru)	- cod alcătuit dintr-o succesiune de 15 caractere (cifre și litere), acordat de către RAR unui anumit vehicul, pe baza caracteristicilor constructive și de performanță ale acestuia
Numărul de identificare a unui vehicul (VIN)	- combinație structurală de caractere atribuite unui vehicul de către constructorul său sau de către o autoritate competentă, în vederea identificării respectivului vehicul (SR ISO 3779:1996);
OBD	- sistem de diagnosticare privind emisiile poluante cu care este echipat un autovehicul (dispozitiv de control al emisiilor poluante capabil de a detecta cauza probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare stocate în memoria calculatorului autovehiculului)

OBM	- sistem de măsurare privind emisiile poluante cu care este echipat un autovehicul
Omologare individuală	- procedura prin care RAR certifică faptul că un vehicul, evaluat individual, îndeplinește cerințele prevăzute în prezentele reglementări
Plăcuță constructor	- element din tablă sau material plastic fixat pe caroseria vehiculului și inscripționat de către constructor cu următoarele caracteristici ale respectivului vehicul, după caz: nume constructor, nr. omologare CE, nr. identificare vehicul, masa maximă tehnic admisibilă, masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului, masa maximă tehnic admisibilă pe axă/grup de axe
RAR	- Registrul Auto Român
Regulament CEE (CE)	- Regulament al Uniunii Europene
Regulament CEE – ONU	- Regulament anexă la Acordul de la Geneva din 1958
RNTR-1	- Reglementări privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere, înmatriculate, în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică
RNTR-2	- Reglementări privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea
Sistem	- un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea unei funcții specifice într-un vehicul și care trebuie să îndeplinească prevederile cuprinse în prezentele reglementări
Solicitant	- persoana care prezintă vehiculul și cere în scris reprezentantului RAR efectuarea unei prestații
Tip de vehicul	- vehiculele dintr-o anumită categorie, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în RNTR-2. Un tip de vehicul poate avea variante și versiuni diferite
Variantă	- vehiculele dintr-un anumit tip, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în RNTR-2
Vehicul alimentat cu GPL sau GNC	- un vehicul echipat cu un echipament specific care permite utilizarea GPL sau GNC în sistemul său de propulsie. Vehiculele care funcționează cu GPL sau GNC pot fi fabricate ca vehicul monocarburant sau bicarburant
Vehicul de bază	- vehicul incomplet, al cărui număr de identificare ca vehicul se păstrează în timpul următoarelor etape ale procesului de construcție și omologare în mai multe etape
Vehicul complet	- vehicul care a fost supus unui proces de omologare într-o sigură etapă și care îndeplinește toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări
Vehicul completat	- vehicul care a fost supus unui proces de omologare în mai multe etape și care îndeplinește toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări
Vehicul incomplet	- vehicul care necesită completarea în cel puțin o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate prescripțiile relevante ale prezentelor reglementări
Vehicul (rutier)	- un sistem mecanic care circulă pe drum, cu sau fără mijloace de autopropulsare, și care se utilizează în mod normal pentru transportul de persoane și/sau mărfuri ori efectuarea de servicii sau lucrări
Vehicul cu	- vehicul a cărui suprastructură fixă sau mobilă este echipată în mod

temperatură controlată	special pentru transportul de mărfuri la temperaturi controlate și ai cărei pereți laterali au o grosime (inclusiv izolația) de cel puțin 45 mm
Versiune	- vehiculele dintr-o anumită variantă, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în RNTR-2

## **CAPITOLUL I**

### **Metodologia de omologare individuală și eliberare a CIV**

1. Prin omologare individuală (denumită în continuare omologare) RAR atestă că un vehicul îndeplinește individual cerințele constructive și pe cele privind starea tehnică, în conformitate cu prezentele reglementări.
2. Prezenta reglementare conține condițiile de omologare pentru următoarele categorii de vehicule:
  - 2.1 autovehiculele complete sau incomplete, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, precum și remorcile acestora. Condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească aceste vehicule sunt menționate în cap. IV al prezentelor reglementări.
  - 2.2 tractoarele agricole și forestiere pe roți, remorcile acestora, precum și mașinile autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier pe roți, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h. Condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească aceste vehicule sunt menționate în cap. V al prezentelor reglementări.
  - 2.3 autovehiculele cu 2 sau 3 roți, având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și cvadriciclurile. Condițiile constructive pe care trebuie să le îndeplinească aceste vehicule sunt menționate în cap. VI al prezentelor reglementări. Sunt exceptate:
    - 2.3.1 autovehiculele având o viteză maximă constructivă care nu depășește 6 km/h;
    - 2.3.2 autovehiculele destinate să fie conduse de către un pieton;
    - 2.3.3 autovehiculele destinate să fie utilizate de către persoane cu handicap fizic - scaune rulante;
    - 2.3.4 autovehiculele destinate competițiilor sportive organizate pe drumurile publice sau în afara acestora;
    - 2.3.5 autovehiculele concepute în special pentru utilizarea în afara drumurilor publice și pentru activități recreative, având 3 roți simetrice plasate una în față și celelalte două în spate;
    - 2.3.6 bicicletele cu pedalare asistată, echipate cu un motor electric auxiliar de o putere nominală continuă maximă de 0,25 kW, a cărui alimentare este redusă progresiv și în final întreruptă atunci când vehiculul atinge o viteză maximă de 25 km/h sau mai devreme în cazul în care ciclistul se oprește din pedalat.
3. Omologarea se acordă pentru:
  - 3.1. vehiculele noi, fabricate, importate sau introduse în România, în număr de cel mult 10 bucăți de același tip, de către aceeași persoană juridică sau fizică. De la data aderării României la Uniunea Europeană, sunt exceptate de la prevederile acestui alineat privind omologarea vehiculele noi pentru care se poate prezenta originalul certificatului de conformitate CE, eliberat în baza unei omologări comunitare CE de tip a întregului vehicul valabilă;
  - 3.2. vehiculele utilizate, care nu au mai fost înmatriculate în România. De la data aderării României la Uniunea Europeană, sunt exceptate de la prevederile acestui alineat privind omologarea vehiculele care au fost înmatriculate ultima dată într-un Stat membru al Uniunii Europene.
  - 3.3. vehiculele înmatriculate în România, la care s-au modificat caracteristicile tehnice menționate în CIV.

4. Omologarea se efectuează de către RAR în reprezentanțele sale și constă în:
  - 4.1. stabilirea caracteristicilor constructive ale vehiculului;
  - 4.2. efectuarea verificărilor și, după caz, a încercărilor necesare pentru evaluarea îndeplinirii condițiilor constructive din prezentele reglementări;
  - 4.3. efectuarea verificărilor prevăzute în RNTR-1 privind starea tehnică, precum și, după caz, a celor din reglementările corespunzătoare unor categorii specifice de vehicule (ADR, ATP, GPL etc.).
5. Pentru vehiculele menționate la subcap.3.2, omologarea include și certificarea autenticității vehiculelor, activitate care se efectuează conform capitolului II.
6. Omologarea se acordă dacă rezultatele verificărilor precizate la pct.4 și, după caz, pct.5, demonstrează îndeplinirea cerințelor din prezentele reglementări. Condițiile constructive impuse pentru omologarea unui vehicul se consideră îndeplinite dacă acesta este însoțit de un certificat de conformitate CE valabil (eliberat de către constructor în urma unei omologări obținute în conformitate cu prevederile unei directive-cadru) și dacă pe plăcuța constructorului aplicată pe vehicul se regăsește numărul de omologare CE. Documentul care atestă acordarea omologării este CIV.
7. CIV conține date despre vehicul și proprietarii pe numele cărora acesta a fost înmatriculat succesiv. Datele despre vehicul se înscriu de către RAR, iar datele despre proprietari se înscriu de către autoritatea competentă care efectuează înmatricularea, potrivit legii. La înstrăinarea vehiculului, ultimul proprietar al acestuia are obligația de a transmite dobânditorului CIV.
8. Ținând seama de prevederile pct.4, CIV se eliberează și în următoarele situații:
  - 8.1. Pentru vehiculele deja înmatriculate în România și care nu dețin CIV. În acest caz se efectuează verificările și / sau încercările menționate la subpct.4.1, 4.2, și 4.3, cu precizarea că în cazul subpct.4.2 se vor avea în vedere condițiile constructive valabile la data înmatriculării vehiculelor respective;
  - 8.2. De la data aderării României la Uniunea Europeană, pentru vehiculele noi, în cazul existenței unei omologări comunitare CE de tip a întregului vehicul valabilă, în baza originalului certificatului de conformitate CE. În acest caz, CIV se va elibera numai pe baza efectuării verificărilor menționate la subpct.4.1.
  - 8.3. De la data aderării României la Uniunea Europeană, în cazul vehiculelor exceptate de la omologare conform 3.2. În acest caz, CIV se va elibera pe baza efectuării verificărilor menționate la subpct.4.1 și 4.3. În plus, pentru aceste vehicule eliberarea CIV presupune și certificarea autenticității vehiculului, activitate care se efectuează conform capitolului II.
9. RAR modifică datele despre vehicul înscrise în CIV, în urma omologării vehiculelor precizate la subpct.3.3, dacă acestea respectă prevederile legislației și reglementărilor tehnice aplicabile. Prin excepție, RAR eliberează o nouă CIV dacă omologarea unui astfel de vehicul a fost determinată de înlocuirea caroseriei / șasiului.
10. În cazul pierderii, furtului sau distrugerii CIV, RAR poate emite un duplicat la CIV, cu avizul autorității competente care a efectuat înmatricularea. De asemenea, RAR poate emite un duplicat la CIV și în cazul refuzului de predare a CIV constat de executorul judecătoresc, cu ocazia executării silite. Duplicatul unei CIV se emite numai pe baza înregistrărilor din sistemul informatic al RAR, fără prezentarea vehiculului.
11. La epuizarea spațiului destinat înscrierii caracteristicilor tehnice ale vehiculului ori a datelor de identitate a deținătorilor, RAR eliberează o nouă CIV.
12. RAR poate elibera CIV cu valabilitate limitată de 30 de zile pentru vehiculele care nu corespund integral cerințelor de omologare, pentru scoaterea lor din țară;
13. Pentru alte situații sau în cazul în care se solicită eliberarea CIV cu valabilitate limitată mai mare de 30 de zile, este necesară aprobarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.
14. În cazurile prevăzute la pct.12 și 13, valabilitatea CIV se socotește de la data

înmatriculării vehiculului respectiv.

15. Omologarea și eliberarea/modificarea CIV sunt condiționate de completarea de către solicitant a formularului Cerere activitate RAR (Anexa nr.1) cu date privind identitatea sa, a vehiculului și a deținătorului acestuia. Cererea se va completa de către solicitant pe propria sa răspundere, va fi semnată în prezența angajatului RAR care efectuează prestația și va rămâne în arhiva RAR, conform prevederilor legale.

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

16.1. solicitantului activității de omologare, pentru vehiculele menționate la subpct.3.1 și 3.2;

16.2. solicitantului activității de eliberare a CIV, pentru vehiculele menționate la subpct.8.1, 8.2 sau 8.3, precum și în cadrul activității de eliberare a duplicatului unei CIV care nu a intrat în evidența autorității competente de înmatriculare;

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

17. Pentru vehiculele precizate la subpct.3.3, RAR modifică CIV / eliberează o nouă CIV numai la solicitarea deținătorului înscris în CIV.

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

19. Modificările vehiculelor precizate la subpct.3.3 și care determină omologarea acestora se pot efectua numai în ateliere specializate, autorizate conform legislației în vigoare.

## **CAPITOLUL II**

### **Metodologia de certificare a autenticității**

1. Certificarea autenticității se efectuează de către RAR:

1.1. Pentru vehiculele utilizate care nu au mai fost înmatriculate în România și care se supun omologării;

1.2. De la data aderării României la Uniunea Europeană, pentru vehiculele care au fost înmatriculate ultima dată într-un stat membru al Uniunii Europene și care sunt importate sau introduse în România;

1.3. Pentru vehiculele care sunt sau au mai fost înmatriculate în România și care își schimbă deținătorul.

2. Sunt exceptate de la certificarea autenticității autovehiculele destinate competițiilor sportive și vehiculele istorice.

3. Certificarea autenticității se efectuează prin metode nedistructive.

4. Certificarea autenticității este condiționată de completarea de către solicitant a formularului Cerere activitate RAR cu date privind identitatea sa, a vehiculului și a deținătorului acestuia. Cererea se va completa de către solicitant pe propria sa răspundere, va fi semnată în prezența angajatului RAR care efectuează prestația și va rămâne în arhiva RAR, conform prevederilor legale.

5. Pentru vehiculele precizate la subpct.1.1 și 1.2, la certificarea autenticității se verifică dacă:

5.1. principalele elemente de identificare ale vehiculului sunt originale și/sau nu au fost supuse unor modificări neautorizate;

5.2. formularul-tip al documentului care confirmă înmatricularea anterioară a vehiculului, eliberat de autoritățile competente din țara de proveniență, este autentic. Verificarea formularului-tip se face numai pentru documentele al căror model etalon se regăsește în baza de date a RAR.

5.3. vehiculul nu figurează ca dat în urmărire pe plan intern și internațional conform

bazelor de date la care RAR are acces pe bază de protocoale încheiate cu autoritățile care administrează aceste baze.

6. Operațiunile aferente activităților menționate la pct.5 se efectuează în spații dotate cu echipamente specifice, separate față de cele destinate altor activități și inaccesibile persoanelor neautorizate.

7. Pentru vehiculele precizate la subpct.1.3, la certificarea autenticității se verifică dacă:

8.1. se mențin principalele elemente de identificare și caracteristicile constructive ale vehiculului în aceeași configurație ca la momentul omologării;

8.2. vehiculul nu figurează ca dat în urmărire pe plan intern și internațional conform bazelor de date la care RAR are acces pe bază de protocoale încheiate cu autoritățile care administrează aceste baze.

8. Pentru vehiculele precizate la subpct.1.1, 1.2 și 1.3, care corespund din punct de vedere al certificării autenticității, RAR emite Certificatul de autenticitate. Acest document este valabil pentru o singură înmatriculare, dar nu mai mult de 60 de zile de la data eliberării sale.

9. Pentru vehiculele care nu corespund certificării autenticității, RAR eliberează o notă de constatare care conține neconformitățile identificate.

### **CAPITOLUL III**

Condiții privind efectuarea înlocuirii șasiului / caroseriei, precum și a elementelor de șasiu / caroserie purtătoare de număr de identificare

1. RAR nu eliberează / modifică CIV pentru un vehicul la care s-a înlocuit șasiul / caroseria sau la care s-a înlocuit numai elementul purtător al numărului de identificare, dacă vehiculul inițial este blocat în sistemul informatic al RAR.

2. Înlocuirea șasiului / caroseriei

2.1. Prin înlocuirea șasiului / caroseriei unui vehicul se înțelege totalitatea operațiunilor determinate de schimbarea șasiului / caroseriei cu un alt șasiu / o altă caroserie compatibil(ă), în condițiile menționate în prezentele reglementări. Conform prevederilor cap.I, subpct.3.3 din prezentele reglementări, noua configurație a vehiculului se supune omologării. Condițiile constructive aplicabile la omologarea determinată de înlocuirea de șasiu / caroserie sunt cele din prezentele reglementări. Totuși, vehiculele cărora li s-a înlocuit șasiul / caroseria sunt exceptate de la prevederile privind îndeplinirea normelor de poluare și pe cele privind echiparea cu ABS a sistemului de frânare precizate în prezentele reglementări numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele cerințe:

2.1.1. Vehiculul inițial deține CIV sau cel puțin este înmatriculat în România;

2.1.2. Noul element de rezistență (șasiul / caroseria) este compatibil cu cel inițial;

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

2.2. În cazurile menționate la pct.2.1, dacă cel puțin una dintre cerințele de la subpct.2.1.1., 2.1.2. și 2.1.3. nu este îndeplinită, omologarea vehiculului astfel obținut se face prin raportare în totalitate la condițiile tehnice precizate în prezentele reglementări.

2.3. Se consideră că două caroserii / șasiuri sunt compatibile în sensul subpct.2.1.2 dacă ele sunt destinate unor vehicule identice cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici:

2.3.1. Marca, admitându-se ca excepție vehiculele fabricate sub licență;

2.3.2. Tipul desemnat de către constructor în conformitate cu definiția din directiva-cadru specifică (pentru toate categoriile de vehicule);

2.3.3. Tipul caroseriei (numai pentru vehiculele din categoria M);

- 2.3.4. Numărul de axe (pentru toate categoriile de vehicule).
- 2.4. Se va proceda la înlocuirea efectivă de șasiu / caroserie numai după obținerea de către solicitant a acceptului de efectuare a acestei operațiuni, eliberat de către RAR inclusiv pe baza identificării vehiculului inițial. Înlocuirea de șasiu / caroserie se efectuează numai în ateliere de reparații autorizate conform legislației în vigoare pentru această activitate.
- 2.5. Dacă prevederile pct.2.4 sunt îndeplinite, iar rezultatele verificărilor efectuate în cadrul omologării demonstrează îndeplinirea cerințelor din prezentele reglementări, se eliberează o nouă CIV.
- 2.6. Omologarea pe baza condițiilor valabile la data precedentei omologări sau, după caz, a celor de la data înmatriculării vehiculului în România se acordă și pentru vehiculele în cazul cărora operațiunea de înlocuire a șasiului / caroseriei s-a derulat anterior datei de intrare în vigoare a prezentelor reglementări, fără respectarea prevederilor de la pct.2.4, numai dacă:
- 2.6.1. sunt îndeplinite cerințele prevăzute la pct.2.1.1 - 2.1.3;
- 2.6.2. se atestă prin documente data achiziției șasiului / caroseriei și data efectuării operațiunii de înlocuire (factură / deviz / adeverință atelier privind lucrările efectuate sau declarație pe propria răspundere autenticată notarial, dacă lucrarea a fost efectuată în regie proprie).
- 2.7. În cazurile menționate la pct.2.6, dacă cel puțin una dintre condițiile prevăzute la subpct.2.6.1 - 2.6.2 nu este îndeplinită, omologarea vehiculului astfel obținut se face prin raportare în totalitate la condițiile tehnice în vigoare pe care trebuie să îndeplinească un vehicul în vederea primei lui înmatriculări în România.
- 2.8. Caroseriile / șasiurile inițiale ale vehiculelor cărora li s-a înlocuit principalul element al structurii lor de rezistență nu se mai pot folosi pentru echiparea altor vehicule.
- 2.9. Șasiurile / caroseriile provenite de la vehicule radiate în vederea casării nu se pot folosi pentru echiparea altor vehicule.
3. Înlocuirea elementului de caroserie / șasiu purtător al numărului de identificare
- 3.1. Prin element de caroserie / șasiu purtător al numărului de identificare se înțelege partea componentă a structurii de rezistență a unui vehicul care constituie suportul numărului de identificare poansonat și pe care constructorul o livrează ca piesă de schimb.
- 3.2. Pentru un vehicul, RAR acceptă înlocuirea elementului precizat la pct.3.1 și modifică în consecință CIV numai dacă:
- 3.2.1. Elementul montat pe vehicul constituie o piesă de schimb nouă;
- 3.2.2. Reparația s-a efectuat într-un atelier de reparații autorizat conform legislației în vigoare pentru activitatea de intervenție la structura de rezistență;
- 3.3. Modificarea CIV se poate face și pentru vehiculele la care elementul de șasiu / caroserie purtător al numărului de identificare a fost înlocuit anterior datei de intrare în vigoare a prezentelor reglementări, fără respectarea prevederilor subpct.3.2.2, numai dacă:
- 3.3.1. Elementul montat pe vehicul constituie o piesă de schimb nouă;
- 3.3.2. În absența numărului de identificare poansonat, celelalte indicii regăsite pe vehicul confirmă identitatea acestuia (an fabricație, cod și serie motor, succesiune culori, elemente specifice perioadei de fabricație etc.);
- 3.3.3. se atestă prin documente data achiziției piesei de schimb și data efectuării operațiunii de înlocuire (factură / deviz / adeverință atelier privind lucrările efectuate sau declarație pe propria răspundere autenticată notarial, dacă lucrarea a fost efectuată în regie proprie).
- 3.4. În cazul în care vehiculul nu se încadrează în prevederile subcap.3.2 sau 3.3, acesta nu va putea beneficia de eliberarea / modificarea CIV.

## CAPITOLUL IV

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

### 1. Condiții privind elementele de identificare

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

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

### 2. Condiții privind masele

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

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

2.3. Condiții specifice privind masele autovehiculelor  $M_1$  și ale remorcilor acestora:

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

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

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

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

2.4. Condiții specifice privind masele unui vehicul M, N și O, altele decât  $M_1$ :

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

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

2.4.3. Autovehiculele trebuie să poată dezvolta o putere de cel puțin 5 kW pe fiecare tonă din masa maximă tehnic admisibilă + masa remorcabilă cu dispozitiv de frânare a

acestora.

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

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

Clasa vehiculului	Masa pasagerului (kg)	Spațiul convențional pentru un pasager în picioare (m <sup>2</sup> /pasager)
Clasa 1 și A <sup>**</sup> )	68	0,125
Clasa II	71 <sup>*)</sup>	0,15
Clasa III și B	71 <sup>*)</sup>	Fără pasageri în picioare

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

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

2.7. Pentru vehiculele din categoriile L6e și L7e destinate transportului de mărfuri și concepute pentru a fi echipate cu suprastructuri interschimbabile, masa totală a acestor suprastructuri nu va intra în calculul masei la gol și este considerată ca făcând parte din sarcina utilă. O suprastructură este considerată ca interschimbabilă dacă ea poate fi ușor demontată de pe șasiu-cabină fără utilizarea unor scule.

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

2.8.1. respectivul tip de vehicul este omologat și la valorile modificate ale maselor, fapt dovedit prin prezentarea certificatului de omologare în conformitate cu directiva 97/27/CEE;

2.8.2. producătorul vehiculului sau reprezentantul acestuia în România procedează la înlocuirea plăcuței constructor inițiale cu o alta care conține valorile modificate ale maselor;

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

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

### 3. Condiții privind dimensiunile

3.1. Dimensiunile maxime ale vehiculelor sunt prezentate în tabelul de mai jos:

<b>DIMENSIUNI MAXIME ADMISE</b>	<b>(m)</b>
<i>Lungime</i>	
Autovehicul	12,00
Remorcă	12,00
Vehicul articulat (autotractor + semiremorcă)	16,50
Tren rutier	18,75
Autobuz cu 2 axe	13,50
Autobuz cu 3 axe	15,00

Autobuz articulat	18,75
<i>Lățime</i>	
Autovehicule M <sub>1</sub>	2,50
Toate vehiculele, cu excepția autovehiculelor M <sub>1</sub> , a vehiculelor izoterme și frigorifice	2,55
Vehicule izoterme și frigorifice	2,60
<i>Înălțime – toate vehiculele</i>	
Distanța maximă între axa pivotului de cuplare al semiremorcii și partea din spate a semiremorcii	12,00
Distanța maximă măsurată orizontal între axa pivotului și un punct oarecare din față al semiremorcii	2,04
Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a trenului rutier din punctul extrem aflat cel mai în față al zonei de încărcare din spatele cabinei până la punctul cel mai din spate al remorcii, minus distanța dintre partea din spate a autovehiculului și partea din față a remorcii	15,65
Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a trenului rutier din punctul extrem aflat cel mai în față al zonei de încărcare din spatele cabinei până la punctul cel mai din spate al remorcii	16,40

3.2. La omologare, vehiculele trebuie să respecte condițiile tehnice precizate la subpct. 3.1, după caz.

3.3. Prin derogare de la prevederile pct. 3.1 și 3.2, se poate acorda omologarea pentru vehiculele care depășesc dimensiunile maxime impuse, în cazul vehiculelor speciale cu adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale care nu permit încadrarea în aceste dimensiuni sau în cazul vehiculelor destinate efectuării de transporturi pentru încărcături indivizibile.

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

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

- ștergătoare și elemente ale instalației de spălat;
- plăci de înmatriculare față / spate;
- sigilii vamale, inclusiv dispozitive de fixare și de protecție ale acestora;
- elemente de cauciuc sau plastic în afara gabaritului;
- echipament de iluminare / semnalizare;
- oglinzi și alte dispozitive ajutătoare pentru vizibilitate indirectă;
- prize de aer;
- trepte de acces și dispozitive de agățare;
- platforme și rampe de acces, dacă în poziția lor pliată (care corespunde stării vehiculului pregătit de mers) ies din gabarit cu cel mult 300 mm;
- elemente de cuplare la autovehicule;
- dispozitive pentru fixarea prelatei, ca și protecțiilor lor;
- parasolare exterioare;
- țevile de troleu de la vehiculele cu propulsie electrică.

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

- sigilii vamale, inclusiv dispozitive de fixare și de protecție ale acestora;
- dispozitive de fixare a prelatei și de protecție a acestora;
- indicatoare pentru presiune critică în pneuri;
- apărători de noroi flexibile;

- echipamentele de iluminat și semnalizare;
- oglinzi laterale retrovizoare și alte dispozitive ajutătoare pentru vizibilitate indirectă;
- scări retractabile;
- pentru vehiculele de categoria M2 și M3, rampele de acces, platformele de ridicat și echipamentele similare în ordine de mers, care nu depășesc cu mai mult de 10 mm laterala vehiculului;
- deformările pneurilor la nivelul punctului de contact cu solul;

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

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

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

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

3.6. Modificările dimensiunilor unui vehicul sunt acceptate numai în limitele stabilite de către constructor. În cazul în care aceste limite au fost depășite, omologarea individuală se poate acorda numai dacă rezultatele încercărilor de stabilitate și de manevrabilitate, efectuate conform prevederilor din RNTR-2, sunt favorabile.

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

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

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

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

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

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

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

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

sistemului de frânare de staționare;

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

4.3. Vehiculele care fac parte din categoriile  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  și  $N_3$  (cu excepția celor cu mai mult de 4 axe), precum și  $O_3$  și  $O_4$  trebuie să fie prevăzute cu ABS. Sunt exceptate de la această prevedere vehiculele precizate la cap. I, subcap. 3.3. Totuși, dacă un autovehicul înmatriculat în România și care aparține categoriei N este transformat în categoria  $M_2$  sau  $M_3$ , acesta trebuie prevăzut cu ABS.

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să cuprindă toate elementele menționate în Anexa nr.2 a prezentelor reglementări. Toate elementele instalației de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să poarte marcă de omologare conform regulamentelor CEE-ONU sau directivelor CE/CEE specifice.

5.2. Autovehiculele trebuie dotate cu dispozitiv de reglaj automat sau manual de la bord al farurilor cu lumini de întâlnire în funcție de sarcină. Sunt exceptate de la îndeplinirea acestei condiții autovehiculele cu suspensie integral pneumatică, precum și cele cu prevăzute cu sistem electronic de reglaj al suspensiei.

5.3. Autovehiculele la care postul de conducere este amplasat în partea dreaptă în raport cu planul longitudinal median al acestora, trebuie echipate cu faruri care emit un fascicul luminos asimetric, orientat spre partea dreaptă a drumului.

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

6.1. Autovehiculele trebuie să fie echipate cu avertizor sonor omologat.

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

7.1. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România a autovehiculelor noi

și utilizate, valorile emisiilor poluante provenite din gazele de evacuare ale autovehiculelor echipate cu mas din categoriile M și N, precum și ale celor echipate cu mac din categoriile M1 și N1 nu trebuie să depășească valorile limită privind încercarea de tip I precizate la linia A din tabelul de la pct. 5.3.1.4 al anexei I a directivei 70/220/CEE modificată de directiva 98/69/CE (EURO 3). Verificarea acestei cerințe se realizează pe bază de documente sau prin efectuarea încercării de tip I.

7.2. Începând cu 1 ianuarie 2008, autovehiculele noi echipate cu mas din categoriile M și N, precum și ale celor echipate cu mac din categoriile M1 și N1 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)

7.3. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România a autovehiculelor noi și utilizate, valorile emisiilor poluante provenite din gazele de evacuare ale autovehiculelor din categoriile M2, M3 și N echipate cu mac sau cu mas care funcționează cu GPL sau GNC nu trebuie să depășească valorile limită privind ciclurile ESC și ELR precizate la linia A a tabelului de la pct. 5.3.1.4 al anexei I a directivei 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE (EURO 3). Verificarea acestei cerințe se realizează pe bază de documente sau prin efectuarea încercărilor conform ciclurilor ESC și ELR sau ETC.

7.4. Începând cu 1 ianuarie 2008, autovehiculele noi din categoriile M2, M3 și N echipate cu mac sau cu mas care funcționează cu GPL sau GNC trebuie să respecte prevederile directivei 88/77/CEE modificată de directiva 2001/27/CE cu aplicarea valorilor limită 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 în ceea ce privește emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor (EURO 4);

7.5. Începând cu 1 octombrie 2009, autovehiculele noi din categoriile M2, M3 și N echipate cu mac sau cu mas care funcționează cu GPL sau GNC 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);

7.6. Prevederile prezentului pct. 7.3, 7.4, și 7.5 nu se aplică autovehiculelor echipate cu mac sau mas care funcționează cu GPL sau GN, 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

7.7. Omologarea autovehiculelor din categoriile M și N înmatriculate în România la care s-a efectuat înlocuirea motorului acestora este admisă numai dacă se menține cel puțin același nivel al emisiilor poluante. Aceeași condiție se impune și în cazul autovehiculelor la care s-a modificat categoria de omologare.

7.8. În Anexa nr.3 sunt prezentate valorile emisiilor poluante limită admise la omologarea autovehiculelor conform directivelor Uniunii Europene.

## **8. Condiții privind caroseria**

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

8.2. Vehiculele noi din categoriile N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> trebuie să fie echipate cu dispozitive de protecție antiîmpănare față, cu excepția celor din categoria N<sub>2</sub> a căror masă maximă nu depășește 7,5 tone și care au o gardă la sol de maximum 400 mm. De asemenea, aceste prevederi nu se aplică autovehiculelor de teren din categoriile N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> sau celor care, prin funcția lor, nu pot îndeplini aceste cerințe.

8.2.1. Condițiile referitoare la dispozitivul de protecție antiîmpănare față se consideră

îndeplinite dacă forma și caracteristicile vehiculului țin locul acestuia.

8.2.2. Înălțimea secțiunii transversale a dispozitivului va fi de cel puțin 100 mm la vehiculele din categoria N<sub>2</sub>, respectiv de cel puțin 120 mm la vehiculele din categoria N<sub>3</sub>.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.4.4. Marginea din față trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

8.4.4.1. La autovehicule: la maxim 300 mm în spatele planului transversal tangent

la pneul ultimei roți din față;

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

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

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

- 50 mm pentru categoriile de vehicule N<sub>2</sub> și O<sub>3</sub>;
- 100 mm pentru categoriile de vehicule N<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>;

și să fie curbate cu 100 mm spre interior.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.1. Autovehiculele noi precum și cele utilizate cărora li s-a schimbat categoria de omologare trebuie dotate cu centuri de siguranță conform Anexei nr.6.

9.2. Autovehiculele, altele decât cele menționate la subpct.9.1, trebuie dotate cu centuri de siguranță în trei puncte pentru locurile din față și în două puncte pentru restul locurilor șezând.

9.3. Centurile de siguranță trebuie să fie inscripționate lizibil, cu claritate și de neșters cu marca de omologare în conformitate cu Regulamentul nr.16 CEE - ONU sau cu Directiva 77/541/CEE cu modificările ulterioare conform RNTR-2.

9.4. Scaunele pentru autovehiculele din categoria M provenite din N trebuie să fie omologate și să poarte marca de omologare conform directivei 74/408/CEE, modificată de directiva 96/37/CE.

9.5. Autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> trebuie să respecte prevederile care afectează direct siguranța activă și pasivă, precum și pe cele privind amenajarea interioară din Regulamentul CEE – ONU nr.36 sau Regulamentul CEE – ONU nr.52, după caz, sau Directiva 2001/85/CE.

9.6. Autovehiculele din categoria M<sub>1</sub> se pot transforma în autospeciale (autolaborator, ambulanțe etc.) numai în următoarele condiții:

9.6.1. Au caroseria AB berlină cu hayon, AC break sau AF vehicul cu utilizare multiplă;

9.6.2. Amenajarea interioară specifică noii categorii de utilizare presupune utilizarea unui spațiu suplimentar față de cel inițial destinat bagajelor, astfel încât numărul de locuri va fi diminuat în mod obligatoriu;

9.6.3. Echipamentele montate trebuie să fie fixate ferm, astfel încât pe durata transportului să nu fie afectată siguranța pasivă și să se asigure protecția pasagerilor și a conducătorului auto.

## **10. Condiții privind vizibilitatea**

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

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

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

10.4. În cazul în care geamurile care nu se află în câmpul de vizibilitate principal al conducătorului auto au o transparență modificată față de cea stabilită prin marcajul de omologare, se urmărește ca stratul aplicat ulterior să fie uniform și să nu creeze distorsiuni. De asemenea, foliile de protecție aplicate pe geamuri trebuie să fie certificate și marcate corespunzător, iar aplicarea acestora este permisă numai în ateliere autorizate.

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

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

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

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

- grupa I: oglinzi retrovizoare interioare;
- grupele II și III: oglinzi exterioare numite "principale";
- grupa IV: oglinzi exterioare numite "cu unghi mare";
- grupa V: oglinzi retrovizoare numite "de parcare".

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

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

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

11.1. Anvelopele utilizate pe vehicule trebuie să respecte condițiile privind portanța lor și categoria de viteză pentru care acestea pot fi utilizate.

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

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

12.1. Dispozitivele de cuplare mecanică între autovehicule și remorcile lor înglobează toate piesele și dispozitivele prin care se realizează legătura dintre vehiculele tractoare și vehiculele tractate. De asemenea, includ și părțile fixe sau detașabile destinate montării, reglării sau acționării dispozitivelor de cuplare. Dispozitivele de cuplare trebuie să poarte marca de omologare în conformitate cu Directiva 94/20/CE sau cu Regulamentul 55 CEE-ONU.

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

12.3. Dispozitivele de cuplare pot fi:

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

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

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

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

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

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

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

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

Lungime 520 mm  
Înălțime 120 mm

sau

Lungime 340 mm  
Înălțime 240 mm

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

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

14. **Viteza maximă** constructivă a vehiculelor care se înscrie în Cartea de identitate a vehiculului este cea indicată de constructor în documentele prezentate în vederea omologării. Pentru autovehiculele prevăzute cu limitator de viteză sau sisteme integrate de limitare a vitezei, în Cartea de identitate a vehiculului se va înscrie viteza maximă care nu poate fi depășită constructiv, datorită limitatorului sau sistemului.

15. **Limitatorul de viteză** sau sistemul integrat de limitare a vitezei este obligatoriu pentru toate autovehiculele noi din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>, precum și pentru autovehiculele care au devenit M<sub>2</sub> sau M<sub>3</sub> prin transformare din alte categorii. Valorile maxime de limitare a vitezei trebuie să fie 100 km/h pentru autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>, respectiv 90 km/h pentru autovehiculele din categoriile N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>.

16. Dacă autovehiculele noi din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> sunt dotate cu **tahograf**, acesta trebuie să poartă marca de omologare și să fie prezentă plăcuța de instalare a tahografului aplicată de către constructor.

17. Pentru vehiculele noi din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>, precum și pentru cele care au devenit M<sub>2</sub> sau M<sub>3</sub> prin transformare din alte categorii, este obligatorie echiparea cu un **sistem de încălzire independent**, care trebuie să fie omologat și să poarte marcă de omologare în conformitate cu Directiva 2001/56/CE.

## CAPITOLUL V

Condiții constructive privind tractoarele agricole și forestiere pe roți, remorcile acestora, precum și mașinile autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier pe roți, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h

### 1. Condiții privind elementele de identificare

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

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

### 2. Condiții privind masele

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

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

2.3. Masa maximă tehnic admisibilă nu trebuie să depășească 14 tone, iar masa maximă tehnic admisibilă pe fiecare axă să nu depășească 10 tone.

### 3. Condiții privind dimensiunile

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

- Lungime: 12 m
- Lățime: 2,55 m

– Înălțime: 4 m

#### 4. Condiții privind sistemul de frânare

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

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

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

4.2. Condiții minimale pentru sistemul de frânare ale remorcilor tractoarelor

4.2.1. Echiparea remorcilor tractoarelor cu un anumit tip de sistem de frânare se judecă atât în funcție de masa totală maxim admisibilă a acestora, cât și în funcție de masa totală maxim admisibilă a tractorului la care se cuplează remorca respectivă. În această situație evaluarea trebuie să țină cont de raportul între masa totală maxim admisibilă a remorcii și masa totală maxim admisibilă a tractorului ( $k_M$ ). Valorile impuse pentru raportul maxim ( $k_M$ ) sunt cele din tabelul de mai jos:

Masa totală maxim admisibilă a remorcii	Tip sistem frânare	Tip remorcă	$k_M$
3000 kg	Fără sistem de frânare	Cu proțap articulat	$K_M \leq 1,0$
		Cu proțap rigid	$K_M \leq 1,5$
6000 kg	Cu comandă prin inerție	Cu proțap articulat	$K_M \leq 2,5$
		Cu proțap rigid	$K_M \leq 3,0$
-	Cu comandă pneumatică	Cu proțap articulat	$K_M \leq 3,0$
		Cu proțap rigid	$K_M \leq 3,5$

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

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

5.2. Toate elementele instalației de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să poarte marcă de omologare conform regulamentelor CEE-ONU sau directivelor CE/CEE specifice.

#### 6. Condiții privind semnalizarea sonoră

6.1. Tractoarele trebuie să fie echipate cu avertizor sonor omologat.

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

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

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

## **8. Condiții privind caroseria**

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

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

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

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

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

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

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

8.4.2. Dimensiunile platformei, trebuie să fie astfel:

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

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

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

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

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

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

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

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

9.1. Tractoarele trebuie să fie echipate cu un scaun pentru conducătorul auto și, opțional, cu scaun sau scaune pentru însoțitori. Scaunele însoțitorilor trebuie să fie fixate solid și, în funcție de tipul tractorului, să fie legate convenabil de elemente al structurii (șasiu, dispozitiv împotriva răsturnării, platformă etc). Aceste elemente de structură trebuie să fie suficient de rezistente pentru a putea susține scaunele însoțitorilor, încărcate. Echiparea scaunelor tractorului cu centuri de siguranță este facultativă.

## **10. Condiții privind vizibilitatea**

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

10.2. Tractoarele trebuie să fie echipate cel puțin cu o oglindă retrovizoare exterioară

montată în partea stângă a tractorului. Facultativ, tractoarele pot fi echipate cu oglindă retrovizoare interioară și cu oglindă retrovizoare exterioară montată pe partea dreaptă.

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

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

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

11.1. Anvelopele utilizate pe vehicule trebuie să respecte condițiile privind portanța lor și categoria de viteză pentru care acestea pot fi utilizate.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **CAPITOLUL VI**

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

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

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

1.2. Plăcuța constructor trebuie să fie inscripționată cel puțin cu numărul de identificare al vehiculului. După caz, se mai pot regăsi informații referitoare de constructorul vehiculului, nivelul zgomotului în staționare, masele tehnic admisibile, motorizare, tipul vehiculului respectiv sau numărul de omologare CE. În cazul cvadriciclorilor, plăcuța constructorului trebuie să conțină în mod obligatoriu numărul de omologare CE.

#### **2. Condiții privind masele**

2.1. Masa maximă tehnic admisibilă a motocicletelor este cea declarată de

constructor.

2.2. Masele maxime proprii ale motocicleturilor cu trei sau patru roți sunt următoarele:

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

2.2.2. Motociclurile cu patru roți: 350 kilograme pentru cvadricicluri ușoare; 400 kilograme pentru cvadricicluri, altele decât cele ușoare, destinate transportului de persoane; 550 kilograme pentru cvadricicluri, altele decât cele ușoare, destinate transportului de mărfuri (masele bateriilor pentru propulsia vehiculelor electrice nu sunt luate în calcul). În cazul cvadriciclorilor destinate transportului de marfă și care sunt echipate cu suprastructuri amovibile, masa acestor suprastructuri nu se ia în calcul la masa proprie, aceasta considerându-se că face parte din masa utilă.

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

2.3.1. pentru mopede cu trei roți: 300 kilograme

2.3.2. pentru cvadriciclorile ușoare: 200 kilograme

2.3.3. pentru tricicluri:

2.3.3.1. destinate transportului de mărfuri: 1500 kilograme;

2.3.3.2. destinate transportului de persoane: 300 kilograme;

2.3.4. pentru cvadriciclori altele decât ușoare:

2.3.4.1. destinate transportului de mărfuri: 1000 kilograme;

2.3.4.2. destinate transportului de persoane: 200 kilograme.

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

### 3. Condiții privind dimensiunile

3.1. Dimensiunile maxime autorizate ale motocicleturilor sunt:

– lungime: 4,00 metri

– lățime: 1,00 metri pentru mopede cu două roți, 2,00 metri pentru restul vehiculelor

– înălțime: 2,50 metri

### 4. Condiții privind sistemul de frânare

4.1. Motociclurile cu două roți:

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

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

4.1.3. Frâna de staționare nu este obligatorie.

4.2. Motocicleta cu ataș trebuie să fie echipată cu dispozitivele de frânare care sunt cerute și pentru cazul când nu ar exista ataș; dacă acestea permit obținerea eficienței cerute în timpul încercărilor vehiculului cu ataș, nu este necesară frână pe roata atașului; frâna de staționare nu este obligatorie.

4.3. Mopedul cu trei roți trebuie să fie echipat:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.1. Motociclurile trebuie să fie echipate cu avertizor sonor omologat.

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

7.1. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România, motociclurile noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în directiva 97/24/CE modificată prin directivele 2002/51/CE și 2003/77/CE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.3. Geamurile motocicleturilor carosate asigure o transparentă de minim 75% pentru parbriz, respectiv 70 % pentru restul geamurilor.

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

10.1. Anvelopele motocicleturilor trebuie să respecte condițiile privind portanța lor și categoria de viteză pentru care acestea pot fi utilizate.

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

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

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

11.2.1. Mopede și cvadricicluri ușoare fără caroserie:

lățime: 100 mm                      sau                      lățime: 145 mm

înălțime: 175 mm

înălțime: 125 mm

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

lățime: 280 mm, înălțime: 210 mm.

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

lungime 520 mm sau lungime 340 mm

înălțime 120 mm înălțime 240 mm

12. **Viteza** maximă constructivă a motocicleturilor care se înscrie în Cartea de identitate a vehiculului este cea indicată de constructor în documentele prezentate în vederea omologării.

## CAPITOLUL VII

### Vehicule exceptate de la anumite cerințe privind omologarea

Omologarea vehiculelor istorice, autovehiculelor destinate competițiilor sportive și a vehiculelor aparținând misiunilor diplomatice și reprezentanțelor organizațiilor internaționale acreditate la București, precum și membrilor acestora, se efectuează în următoarele condiții:

1. Vehiculele istorice sunt cele pentru care perioada trecută de la încetarea fabricației tipului respectiv de vehicul (care a utilizat același tip de caroserie și același tip de motor) este de cel puțin 30 de ani. Vehiculele istorice pot fi originale, restaurate sau reconstruite, sens în care deținătorii lor vor obține un *Atestat de vehicul istoric*, emis de către autoritatea națională a FIVA în România, Retromobil Club România. Pentru vehiculele istorice, RAR eliberează CIV dacă vehiculul deține un *Atestat de vehicul istoric* și dacă el corespunde în ceea ce privește verificarea stării tehnice, având în vedere caracteristicile tehnice de la data fabricației. RAR menționează în CIV eliberate vehiculelor istorice textul „Vehicul istoric”. Totuși, dacă RAR constată că un vehicul cu *Atestat de vehicul istoric* nu îndeplinește condițiile necesare pentru încadrarea în această categorie, nu eliberează CIV. De asemenea, tot pe baza *Atestatului de vehicul istoric* se va înscrie textul „Vehicul istoric” și în CIV deja eliberate pentru vehiculele istorice înmatriculate în România.

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

3. Autovehiculele aparținând misiunilor diplomatice și reprezentanțelor organizațiilor internaționale acreditate la București, precum și membrilor acestora, sunt exceptate de la respectarea prevederilor privind emisiile poluante impuse prin prezenta reglementare.

4. Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate acorda excepții de la aplicarea prevederilor din prezentele reglementări, după cum urmează:

4.1. pot fi exceptate de la prevederile privind emisiile poluante autovehiculele sau utilajele speciale care efectuează lucrări în afara centrelor populate, cum sunt cele utilizate în industria petrolului, a căror deplasare pe drumurile publice este în general limitată numai la și de la locul de muncă, motoarele acestora trebuind să respecte normele de mediu care se aplică la tractoare agricole;

4.2. pot fi exceptate de la unele prevederi ale prezentelor reglementări, inclusiv cele referitoare la transportul de persoane, vehiculele a căror destinație nu permite respectarea prevederilor respective, cum sunt cele destinate forțelor armate, protecției civile, pompierilor, forțelor responsabile pentru menținerea ordinii publice;

4.3. pot fi exceptate de la unele prevederi ale prezentelor reglementări vehiculele a

căror construcție și echipare le conferă o importanță socială deosebită;

4.4. pot fi acordate și alte excepții individuale de la unele prevederi ale prezentelor reglementări, dacă admiterea în circulație a vehiculelor respective nu afectează în mod semnificativ siguranța rutieră și poluarea mediului.

5. Pentru îndeplinirea prevederilor art.4 din prezentul capitol, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate solicita punctul de vedere al RAR cu privire la caracteristicile constructive ale vehiculului.

Anexele nr. 1 - 7 fac parte integrantă din prezentele reglementări.

Către,  
**REGISTRUL AUTO ROMÂN**  
Reprezentanța: \_\_\_\_\_

**CERERE  
ACTIVITATE RAR**

Subsemnatul (subsemnata) \_\_\_\_\_ ,  
cu domiciliul în \_\_\_\_\_ , str. \_\_\_\_\_ , nr. \_\_\_\_\_ ,  
bl. \_\_\_\_\_ , sc. \_\_\_\_\_ , ap. \_\_\_\_\_ , județul / sectorul \_\_\_\_\_ ,  
având CNP(\*):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

cunoscând dispozițiile art. 288-293 Cod Penal privind falsul în înscrisuri și uzul de fals, solicit :

- |                             |                          |                            |                          |
|-----------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| • Omologare individuală     | <input type="checkbox"/> | • Eliberare/modificare CIV | <input type="checkbox"/> |
| • Certificare autenticitate | <input type="checkbox"/> | • Notă identificare        | <input type="checkbox"/> |
| • Notă constatare vamă      | <input type="checkbox"/> | • Altă activitate RAR      | <input type="checkbox"/> |

pentru vehiculul marca \_\_\_\_\_ , tipul  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ , cu numărul de identificare  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
motor \_\_\_\_\_ , culoarea \_\_\_\_\_ .

Declar că titularul actului de deținere al vehiculului cu datele mai sus-menționate este:

(nume, prenume / denumire) \_\_\_\_\_ ,  
are codul de identificare (\*\*):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

și că subsemnatul (subsemnata) sunt reprezentantul acestuia.

De asemenea, declar că sub aspect material mă oblig să suport consecințele dispozițiilor art. 998-999 Cod Civil pentru eventualele pagube ce le voi cauza terților în cazul folosirii abuzive sau nelegale de către subsemnatul (subsemnata) a datelor și/sau documentelor obținute de la Registrul Auto Român.

Am luat la cunoștință, prin semnarea prezentei, că există posibilitatea ca autovehiculul să nu îndeplinească condițiile tehnice și juridice pentru efectuarea prestațiilor solicitate. De asemenea, consimt în mod expres ca datele personale de mai sus să fie prelucrate de către RAR în conformitate cu reglementările legale în vigoare (\*\*).

Data

Semnătura

---

(\*) - cod numeric personal, pentru persoane fizice române, sau seria și numărul actului de identitate, pentru persoane fizice străine.

(\*\*) - cod unic de înregistrare, pentru persoane juridice, cod numeric personal, pentru persoane fizice române, sau seria și numărul actului de identitate, pentru persoane fizice străine.

(\*\*\*) - precizări privind destinația datelor, precum și drepturile prevăzute de lege, pe verso.

### **Precizări privind datele personale**

Vă informăm că datele declarate de către dumneavoastră servesc exclusiv desfășurării activității RAR, iar utilizarea lor respectă integral prevederile Legii nr. 677/2001 privind protecția datelor personale. În conformitate cu prevederile Legii nr. 230/2003, Registrul Auto Român menține un istoric al activităților efectuate asupra vehiculelor. Datele nu sunt puse la dispoziția vreunui beneficiar, colaborator sau terț al Registrului Auto Român, cu excepția autorităților abilitate prin lege să le solicite. Datele sunt preluate de către Registrul Auto Român așa cum au fost furnizate de dumneavoastră și nu este necesară corectarea lor în timp, ca urmare a apariției unor modificări.

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

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

### **Conducerea RAR**

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

Vehicule din categoriile M, N și O

1. Lumini de drum

a. Prezență:

- i. Obligatorie pentru categoriile M și N;
- ii. Interzisă pentru categoria O.

b. Număr: 2 sau 4 faruri cu lumină albă.

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

d. Martor de conectare: prezență obligatorie.

2. Lumini de întâlnire

a. Prezență :

- i. Obligatorie pentru categoriile M și N;
- ii. Interzisă pentru categoria O.

b. Număr: 2 faruri cu lumină albă.

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

d. Martor de conectare: facultativ.

3. Lumini de ceață față

a. Prezență:

- i. facultativ pentru categoriile M și N;
- ii. interzis pentru categoria O.

b. Număr: 2 cu lumină albă sau galben.

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

d. Martor de conectare: facultativ.

4. Lumini de mers înapoi:

a. Prezență:

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

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

b. Număr: 1 sau 2 de culoare albă.

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

d. Martor: facultativ.

5. Lămpi indicatoare de direcție

a. Prezență: obligatorie

b. Număr:

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

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

Culoare: galben.

c. Conectare:

i. independent de orice altă lumină;

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

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

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

#### 6. Avarie

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

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

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

d. Martor de conectare: obligatoriu

#### 7. Lampa stop

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

a. Prezență:

i. obligatorie S1 sau S2 și S3 la M<sub>1</sub>,

ii. obligatorie S1 sau S2 și facultativ S3 la M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N și O.

Culoare: roșu.

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

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

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

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

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

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

a. Prezență: obligatorie

b. Număr: 1 sau 2 de culoare albă.

#### 9. Lămpi de poziție față

a. Prezență:

i. Obligatorie pentru M și N;

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

b. Număr: 2 de culoare albă.

c. Conectare: aprindere și stingere simultană.

d. Martor de conectare: obligatoriu.

#### 10. Lămpi de poziție spate

a. Prezență: obligatorie;

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

c. Conectare: aprindere și stingere simultană;

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

#### 11. Lămpi de ceață spate

a. Prezență: obligatorie;

b. Număr: 1 sau 2 de culoare roșie;

c. Conectare:

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

- ii. Lampa sau lămpile de ceață spate să se poată stinge independent de orice alt far;
- iii. Sau se aplică una din posibilitățile următoare:
  - lampa sau lămpile de ceață spate pot continua să funcționeze până când lămpile de poziție sunt stinse și trebuie să rămână stinse până când vor fi reaprinse în mod deliberat;
  - un avertizor, cel puțin acustic, în plus față de martorul obligatoriu, se declanșează atunci când contactul este tăiat sau cheia de contact este retrasă și ușa conducătorului este deschisă, dacă lămpile indicate la paragraful i. sunt aprinse sau stinse, în timp ce întrerupătorul lămpilor de ceață spate este conectat;
- iv. Sub rezerva dispozițiilor enunțate la paragrafele i. și iii., funcționarea lămpii sau a lămpilor de ceață spate trebuie să fie independentă de aprinderea ori stingerea oricărei alte lămpi.

d. Martor: obligatoriu.

#### 12. Lămpi de parcare

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

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

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

d. Martor de conectare: facultativ

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

#### 13. Lămpi de gabarit

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

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

c. Conectare: să poată fi acționate simultan.

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

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

#### 14. Catadioptri spate netriunghiulari

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

b. Număr: 2 de culoare roșie.

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

#### 15. Catadioptri spate triunghiulari

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

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

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

#### 16. Catadioptri față netriunghiulari

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

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

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

#### 17. Catadioptri laterali netriunghiulari

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

b. Număr: în funcție de lungimea vehiculului, din 3 m în 3 m (4 m dacă structura vehiculului nu permite respectarea prescripției). Culoare: galben. Catadioptri laterali spate pot fi și roșii dacă sunt grupați cu lămpile de poziție spate, cu lămpile de gabarit spate, cu lămpile de ceață spate, cu lămpile de parcare sau cu lămpile de poziție laterale spate roșii. Suprafața iluminată a catadioptrilor laterali poate intersecta suprafața aparentă a oricărei alte lămpi laterale. De asemenea, catadioptrii laterali pot fi incluși în lămpile de poziție laterale.

#### 18. Lămpi de poziție laterale

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

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

c. Conectare: să poată fi acționate simultan;

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

### Vehicule din categoria T

#### 1. Faruri cu lumini de drum

a. Prezență: facultativă

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

c. Martor de conectare: obligatoriu.

#### 2. Faruri cu lumină de întâlnire

a. Prezență: obligatorie

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

c. Martor de conectare: facultativ.

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

#### 3. Faruri de ceață

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 2; Culoare: alb sau galben.

c. Martor de conectare: facultativ.

#### 4. Lămpi de mers înapoi

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 1 sau 2. Culoare: alb.

c. Martor de conectare: facultativ.

#### 5. Lămpi indicatoare de direcție

a. Prezență: obligatorie.

b. Număr:

Există 4 variante de echipare:

– 2 lămpi în față și 2 lămpi în spate în același bloc optic pentru fiecare laterală a vehiculului. Această variantă se poate folosi în cazul tractoarelor cu lungimea de până la 4,6 m.

- 2 lămpi în față, 2 lămpi laterale, în același bloc optic pentru fiecare laterală a vehiculului, și 2 lămpi în spate.
- 2 lămpi în față, 2 lămpi laterale și 2 lămpi în spate.
- 2 lămpi în față și 2 lămpi în spate.

Culoare: galben.

c. Martor de conectare: obligatoriu.

6. Lămpi avarie: identic cu punctul 5

7. Lămpi de stop

a. Prezență: obligatorie.

b. Număr: 2. Culoare: roșu.

c. Martor de conectare: facultativ.

8. Lămpi de poziție față

a. Prezență: obligatorie.

b. Număr: 2 sau 4. Culoare: alb sau , dacă lampa este inclusă într-un bloc optic galben, galben selectiv.

c. Martor de conectare: obligatoriu.

9. Lămpi de poziție spate

a. Prezență: obligatorie.

b. Număr: 2; Culoare: roșu.

c. Martor de conectare: obligatoriu.

10. Lămpi ceață spate

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 1 sau 2; Culoare: roșu.

c. Martor de conectare: obligatoriu.

11. Lămpi staționare

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 2 lămpi în față și 2 lămpi în spate, sau o lampă pe o laterală a vehiculului și una pe cealaltă laterală, dar vizibile atât din față cât și din spate; Culoare: alb sau galben (dacă lampa este inclusă într-un bloc optic galben) în față și roșu în spate.

c. Martor de conectare: facultativ.

12. Lămpi de gabarit

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 2 lămpi în față și 2 lămpi în spate, sau o lampă pe o laterală a vehiculului și una pe cealaltă laterală, dar vizibile atât din față cât și din spate; Culoare: alb în față și roșu în spate.

c. Martor de conectare: facultativ.

13. Proiectoare de lucru

Nu sunt specificate nici un fel de condiții. Dacă există un astfel de dispozitiv de iluminare, acesta nu poate fi combinat cu nici o altă lampă. Martorul de conectare este facultativ.

14. Catadioptrii spate netriunghiulari

a. Prezență: obligatorie.

b. Număr: 2 sau 4; Culoare: roșu.

15. Catadioptrii laterali netriunghiulari:

a. Număr: 2 sau 4;

b. Culoare: galben auto.

16. Lampă număr:

a. Prezență: obligatorie

b. Număr și poziționare astfel încât să ilumineze placa de număr spate. Culoare albă.

c. Martor de conectare: facultativ.

Remorcile tractoarelor agricole și forestiere trebuie să respecte toate condițiile privind instalația de iluminare și semnalizare luminoasă precizate pentru remorcile autovehiculelor din categoriile M și N.

Vehicule din categoria L

Tip lumini	Condiții	Motocicluri L1e	Motocicluri L2e și L6e	Motocicluri L3e	Motocicluri L4e	Motocicluri L5e și L7e
Faruri de drum	1.Prezență	Facultativă	Facultativă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2
	3.Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Obligatoriu	Obligatoriu
Faruri de întâlnire	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2
	3.Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
Lămpi indicatoare direcție	1.Prezență	Facultativă	Obligatorie – caroserie închisă; Facultativă – caroserie deschisă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte
	3.Culoare	Galben	Galben	Galben	Galben	Galben
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
Lămpi stop	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	2 sau 3 (una pe ataș)	1 sau 2 (dacă lățimea > 1300 mm, obligatoriu 2)
	3.Culoare	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
	4.Martor	Interzis	Interzis	Interzis	Interzis	Interzis
Lămpi poziție față	1.Prezență	Facultativă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	2 sau 3 (una pe ataș)	1 sau 2 (dacă lățimea > 1300 mm, obligatoriu 2)
	3.Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
Lămpi poziție spate	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	2 sau 3 (una pe ataș)	1 sau 2 (dacă lățimea > 1300 mm, obligatoriu 2)
	3.Culoare	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ

Catadioptrii laterali netriunghiulari	1.Prezență	Obligatorie	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2.Număr	1	1 sau 2 pe fiecare parte	1 sau 2 pe fiecare parte	1 sau 2 pe fiecare parte	1 sau 2 pe fiecare parte
	3.Culoare	Galben	Galben	Galben	Galben	Galben
Catadioptrii spate netriunghiulari	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1	1	1	2	1 sau 2 (dacă lățimea > 1000 mm, obligatoriu 2)
	3.Culoare	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
Catadioptrii pedale	1.Prezență	Obligatorie pentru vehiculele cu pedale	Obligatorie pentru vehiculele cu pedale	X*	X*	X*
	2.Număr	2 pe fiecare pedală	2 pe fiecare pedală	X*	X*	X*
	3.Culoare	Galben	Galben	X*	X*	X*
Catadioptrii față netriunghiulari	1.Prezență	Facultativă	X*	X*	X*	X*
	2.Număr	1	X*	X*	X*	X*
	3.Culoare	Alb	X*	X*	X*	X*
Lămpi număr spate	1.Prezență	Facultativă	Facultativă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	1 sau mai multe elemente optice	1 sau mai multe elemente optice	1 sau mai multe elemente optice	1 sau mai multe elemente optice	1 sau mai multe elemente optice
	3.Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
Faruri ceață față	1.Prezență	X*	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2.Număr	X*	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2
	3.Culoare	X*	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben
	4.Martor	X*	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
Lămpi ceață spate	1.Prezență	X*	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2.Număr	X*	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2	1 sau 2
	3.Culoare	X*	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
	4.Martor	X*	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
Lămpi mers înapoi	1.Prezență	X*	Facultativă	X*	X*	Facultativă
	2.Număr	X*	1 sau 2	X*	X*	1 sau 2
	3.Culoare	X*	Alb	X*	X*	Alb
	4.Martor	X*	Facultativ	X*	X*	Facultativ
Lămpi avarie	1.Prezență	X*	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Obligatorie
	2.Număr	X*	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte	2 pe fiecare parte
	3.Culoare	X*	Galben	Galben	Galben	Galben
	4.Martor	X*	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu

\*– dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă interzise

**VALORILE**  
emisiilor poluante limită admise la omologarea autovehiculelor  
conform directivelor Uniunii Europene

Directiva 70/220/CE, modificată prin Directiva 96/69/CE (EURO 2) - încercare de tip I

		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)
	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

Categor ia		Gru pa	Masa de referință MR (kg)	Valori limită								
				CO		HC		NO <sub>x</sub>		HC+ NO <sub>x</sub>		Particul e <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

		Masa de referință MR (kg)	Valori limită								
			CO		HC		NO <sub>x</sub>		HC+ NO <sub>x</sub>		Particul e <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)
Categoria	Grup a		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 (GPL sau GNC) și de a le compara cu valorile limită aplicabile fixate vor fi reexaminat și, dacă este nevoie, modificate prin procedura prevăzută la art. 13 din Directiva 70/156/CE.

2) Pentru motoare alimentate cu gaz (GPL sau GNC).

3) Nu este aplicabilă pentru motoarele alimentate cu gaz (GPL 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

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

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

1) Pentru motoare alimentate cu gaz (GPL sau GNC).

2) Nu este aplicabilă pentru motoarele alimentate cu gaz (GPL sau GNC).

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

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

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

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

## **PROTECȚIA**

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

1. Amenajarea autovehiculelor trebuie să reducă riscurile la care se expun conducătorul auto și ceilalți ocupanți ai autovehiculului, în cazul unei deplasări a încărcăturii spre înainte, în cazul unei frânări bruște.
2. Pe aceste autovehicule ocupanții trebuie să fie protejați de o structură de protecție sau de un perete capabil să reziste fără să se rupă la o forță statică uniform repartizată, de 800 daN pe tona de încărcătură utilă autorizată, orientată orizontal și paralel cu planul longitudinal median al autovehiculului. Acest element de protecție poate fi amovibil.
3. Lățimea elementului de protecție (măsurată perpendicular pe axa longitudinală mediană a autovehiculului) trebuie să fie cel puțin egală cu lățimea spațiului prevăzut pentru ocupanți; în cazul unei cabine independente lățimea sa trebuie să fie cel puțin egală cu lățimea acestei cabine.
4. Înălțimea elementului de protecție trebuie să fie de cel puțin 800 mm deasupra platformei pentru încărcătură în cazul unei cabine independente sau egală cu înălțimea totală a compartimentului pentru încărcătură dacă nu există cabină independentă.
5. Elementul de protecție trebuie să fie fixat direct pe șasiu, pe platforma pentru încărcătură sau, eventual, pe structură. Ancorarea acestei platforme pe șasiu trebuie să fie în măsură să reziste șocului transmis. Atunci când cabina este integrată caroseriei, elementul de protecție poate fi fixat la caroserie sau să facă parte integrantă din aceasta. În cazul unui autotractor cu 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 N<sub>1</sub> geamul cabinei poate fi protejat cu o plasă metalică.

Prescripții minime pentru centurile de siguranță

Categororia vehiculului	Scaune orientate cu fața spre înainte				Scaune orientate cu fața spre înapoi
	Scaune laterale		Scaune centrale		
	Față	Altele	Față	Altele	
M <sub>1</sub>	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m
M <sub>2</sub> ≤ 3,5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm
M <sub>2</sub> > 3,5 t M <sub>3</sub>	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm <sup>(1)</sup>	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm <sup>(1)</sup>	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm <sup>(1)</sup>	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm <sup>(1)</sup>	Br3, Br4m, Br4Nm
N <sub>1</sub>	Ar4m, Ar4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau fără <sup>(2)</sup>	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm <sup>(3)</sup>	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau fără <sup>(2)</sup>	Nici una
N <sub>2</sub> N <sub>3</sub>	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm <sup>(3)</sup>	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau fără <sup>(2)</sup>	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm <sup>(3)</sup>	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau fără <sup>(2)</sup>	Nici una

A: centură în 3 puncte (abdominală și diagonală)

B: centură în 2 puncte (abdominală)

r: retractor

m: retractor cu blocare de urgență (sensibilitate multiplă)

3: retractor cu blocare automată

4: retractor cu blocare de urgență

N: prag superior de reacție (vezi anexa I, punctele 1.8.3 până la 1.8.5)

**Notă:** În toate cazurile, poate fi instalată o centură de tip S (tip special) în locul unei centuri A sau B, în condițiile în care ancorajele utilizate sunt conforme cu Directiva 76/115/CEE.

<sup>(1)</sup>: Centurile tip B se pot monta la un anumit scaun numai dacă există direct în față un alt scaun sau alte părți ale vehiculului.

<sup>(2)</sup>: Centura în 2 puncte trebuie montată pentru scaunele expuse (nu există în fața scaunului un ecran de protecție).

<sup>(3)</sup>: se pot monta centuri abdominale numai dacă ocupantul locului respectiv, cu centura fixată, nu poate atinge parbrizul cu capul.

ANEXA NR. 7 la reglementări

Categoria vehiculului	Oglinzi retrovizoare interioare Grupa I	Oglinzi retrovizoare exterioare			
		Oglinzi retrovizoare principale		Oglinzi retrovizoare cu unghi mare Grupa IV	Oglinzi retrovizoare de parcare Grupa V
		Grupa II	Grupa III		
M <sub>1</sub>	1 obligatoriu	Este permisă montarea (1 sau 2 bucăți) în condițiile prevăzute la grupa III și în locul acestora	1 obligatoriu pe partea opusă sensului de circulație 2 facultativ pe ambele părți	-	-
Categoria vehiculului	Oglinzi retrovizoare interioare Grupa I	Oglinzi retrovizoare exterioare			
		Oglinzi retrovizoare principale		Oglinzi retrovizoare cu unghi mare Grupa IV	Oglinzi retrovizoare de parcare Grupa V
		Grupa II	Grupa III		
M <sub>2</sub>	-	2 obligatoriu (una pe stânga și una pe dreapta)	-	1 facultativ	1 facultativ
M <sub>3</sub>	-	2 obligatoriu (una pe stânga și una pe dreapta)	-	1 facultativ	1 facultativ
N <sub>1</sub>	1 obligatoriu	Este permisă montarea (1 sau 2 bucăți) în condițiile prevăzute la grupa III și în locul acestora	1 obligatoriu pe partea opusă sensului de circulație 2 facultativ pe ambele părți	1 facultativ	-
N <sub>2</sub> ≤ 7,5 t	1 facultativ (oglinză retrovizoare din grupa IV)	2 obligatoriu (una pe stânga și una pe dreapta)	Este permisă montarea (1 sau 2 bucăți) în condițiile prevăzute la grupa II și în locul acestora	1 obligatoriu dacă oglinda retrovizoare obligatorie din grupa II, montată pe aceeași parte, nu este convexă	1 facultativ, montate la minim 2 m de sol
N <sub>2</sub> > 7,5 t	1 facultativ (oglinză retrovizoare din grupa IV)	2 obligatoriu (una pe stânga și una pe dreapta)	Este permisă montarea (1 sau 2 bucăți) în condițiile prevăzute la grupa II și în locul acestora	1	1 facultativ montate la minim 2 m de sol
N <sub>3</sub>	1 facultativ (oglinză retrovizoare din grupa IV)	2 obligatoriu (una pe stânga și una pe dreapta)	Este permisă montarea (1 sau 2 bucăți) în condițiile prevăzute la grupa II și în locul acestora	1	1 facultativ montate la minim 2 m de sol